

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 4 2026

Din pension
Är systemet
rättvist?



Skaparglädje

Väktaren Anne Nickels trivs bäst
när hon får släppa kreativiteten fri

Mina Sidor på **transport.se**

Logga in för att ladda ner ditt kollektivavtal, kontrollera vilka utbildningar du har gått och säkerställ att dina uppgifter stämmer, såsom arbetsgivare och inkomst.



Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetare-
förbundets medlemstidning

POSTADRESS
Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS
Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA
www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET
Anne Nickels
Foto: Justina Öster

ANNONSER
Rabalder media,
Veronica Bengtsson
Tel: 070-296 73 81
E-post:
veronica@rabaldermedia.se

TRYCK
Stibo Complete,
Katrineholm 2026.
TS-kontrollerad upplaga: 53 400
Nästa nummer utkommer
den 18-19 juni.

PRENUMERATION
250 kronor per år (10 utgåvor).
Adressändring:
Medlemmar kontaktar sin
lokalavdelning.
Icke medlemmar kan mejla
info@transportarbetaren.se.

REDAKTION
E-post: fornamn.efternamn@
transportarbetaren.se
Telefon: 010-480 30 00



**KRISTINA
SJÖBERG**
Chefredaktör/
ansvarig utgivare
010-480 33 01



**CHRISTINA
AHLUND**
Redigerare/
stf utgivare
010-480 33 05



**JOHN
ANTONSSON**
Reporter/
redigerare
010-480 33 06



**LILLY
HALLBERG**
Reporter
010-480 33 03



**JUSTINA
ÖSTER**
Reporter

Korrektur: Michelle Bergman



SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Ledare **Kristina Sjöberg**

Hur mycket och hur länge?

”Har du koll på hur din pension kommer att bli? Hur länge du ska jobba? Det kanske också är en viktig valfråga.”

Striden om arbetstiden. Kommer det att bli en stridsfråga i valrörelsen? Frågan om hur mycket vi ska jobba. Dagens 40-timmarsvecka känns bedagad. Helst med tanke på att vi ska jobba längre. Pensionen kan skilja sig mycket åt om du jobbar ända till din riktålder eller om du går tidigare.

Systemet känns riggat att gynna dem som kommer ut senare i arbetslivet och som då kanske orkar jobba längre. Akademiska yrken vid skrivbord till exempel. Men en arbetare som började direkt efter grundskolan och som har haft arbetsuppgifter som sliter på kroppen. Hur ska man då orka och hålla för att jobba till närmare 70?

VAD SÄTTER DET för press på arbetsgivarna att se till att deras äldre personal klarar arbetsuppgifterna? För hur det än är så är åldern inte bara en siffra. Saker händer med kroppen och färdigheterna. Även om knoppen fungerar så är muskelstyrkan på utförsbacke och ögonen ser inte lika skarpt som när man var ung.

Samtidigt besitter de äldre erfarenhet och kompetens. Massor av saker som de kan lära ut till yngre kollegor. Men tas denna kunskap till vara? Det tror jag inte att den gör. Och det är synd. Många misstag kunde ha undvikits om kunskapsöverföringen fungerade bättre.

Det finns alltid två sidor av myntet. Minst. För man vill heller inte hamna i ”det där har vi gjort förut och det funkade inte”. Du vet, när den nya yngre kollegan kommer in med stjärnklar blick och har en lysande idé på en förändring. Det är lätt att slå ner entusiasm. Svårare att bygga upp den.

MEN TILLBAKA TILL pensioner. Har du koll på hur din pension kommer att bli? Hur länge du ska jobba? Det kanske också är en viktig valfråga. Vad mer är viktigt?

Vi har en enkät ute nu där vi vill veta vilka valfrågor som är dina viktigaste. Hoppas att du vill svara på den (skanna qr-koden här intill).



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.



Nummer 4

- 3 LEDARE KRISTINA SJÖBERG**
- 8 DIN PENSION**
LO vill höja pensionerna och ge mer till dem som jobbat länge – nytt tillägg och övergångspension ska öka rättvisan i systemet.
- 12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**
- 13 KONKURS**
Många drabbade när två stora åkerier i södra Sverige försatts i konkurs.
- 16 TRANSPORT VANN I AD**
Biltrafikens arbetsgivareförbund stämde Transport för Tesla-varsel. AD dömde till Transports fördel.
- 19 KRÖNIKA DAVID ERICSSON**
- 20 FACKLIGT ARBETE**
En ny klubb för taxiförare har bildats i Strängnäs.
- 22 MÖTET**
Patrick Jonasson var fri från epilepsianfall i 25 år. Ändå förlorade han körkortet. Men han gav inte upp.
- 26 REPORTAGE**
Farligt och svårt – tre lastbilschaufförer berättar om arbetet med körningar till Ukraina.
- 32 TEKNIK & TRAFIK**
- 33 SERIE PÅ VÄG**
Mats Källblads originalserie för Transportarbetaren.
- 34 KULTUR DE OSYNLIGA**
Taxibranschen förvandling, skildrad inifrån av chaufför som kört sedan avregleringen 1990.
- 36 FRÅGA FACKET**
- 38 MÅNADENS MEDLEM**
Anne Nickels är väktaren som skapar konst av glas – och målar akvareller.
- 40 MEDLEMSSIDOR**
Håll koll på vad som händer i din lokala Transportavdelning.
- 43 ORDFÖRANDE HAR ORDET TOMMY WREATH**



FOTO: MARIA STEEN



FOTO: ANNA WILHELMSSON



FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: JUSTINA ÖSTER



SERIETEKNÄRE: MATS KÄLLBLAD

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om hot och våld på jobbet:

I "Jag har själv arbetat flera år som ordnings- och skyddsvakt och tycker att det är skrämmande med rättsväsendets slapphet. När det gäller våld i alla situationer ska man inte få några 'rabatter' utan måhända stegvis hårdare straff. Man ska inte få gå omkring och miss-handla mer eller mindre ostraffat"
JR

T "Tyvärr måste vi utstå till exempel våld mot tjänsteman. Kör man brukare som kan vara aggressiva och även ha ledsagare med sig så får vi inte neka dem resa på grund av att de är handikappade. Jag själv har fått stryk och även polisanmälat en brukare, men trots det måste jag fortsätta köra denna person."
KO

T "Totalt oacceptabelt, och våld som riktas mot en gravid persons mage borde räknas som mordförsök. Det är hög tid att vi i fackföreningsrörelsen blir politiska igen och aktivt påminner våra partier om varför VI startade dem och kräver att de återgår till sitt ursprungliga uppdrag i stället för att fjäska för näringslivets nya gulaschbaroner."
EA

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... den senaste månaden:

1. Stort åkeri i konkurs
2. Transport stämmer taxibolag för ogiltigt avsked
3. "Jag har inte valt mitt yrke för att bli slagen"

Debatt

Arbets-tid utan kontroll hotar trafiksäkerheten



I stora delar av transportsektorn saknas samordnad kontroll av arbetstid. Förare kan arbeta inom taxi, färdtjänst eller lätta lastbilar utan färdskrivare och därefter köra buss med ansvar för många resenärer. När systemen inte hänger ihop riskerar trafiksäkerheten att bygga mer på förarens egen redovisning än på faktisk kontroll.

FÖR MÅNGA BUSSFÖRARE är vardagen präglad av tidspress och personalbrist. Och det rapporteras allt oftare om olyckor och incidenter i trafiken.

När något händer hamnar fokus ofta på föraren. Betydligt mer sällan diskuteras hur systemet runt omkring faktiskt fungerar.

I Sverige är det Transportstyrelsen som ansvarar för tillsynen över yrkestrafiken. Transportföretagen ska regelbundet ladda ner data från färdskrivare och förarkort. Men uppföljningen är inte alltid konsekvent. Om färdskrivarkort inte läses av regelbundet finns i praktiken ingen fungerande kontroll.

JAG PROVADE SJÄLV att inte lämna in mitt färdskrivarkort under flera månader. Ingenting hände. Ingen frågade efter kortet och ingen kontroll gjordes.

Det visar hur mycket systemet bygger på att företag och förare ser till att reglerna följs. Problemen blir ännu tydligare när förare arbetar för flera arbetsgivare. Varje bolag registrerar arbetstiden i sitt eget system, men någon samordning finns normalt inte. Det innebär att inget företag har en fullständig bild

Delta i debatten

av hur mycket en förare faktiskt arbetar – det kan vara betydligt mer än vad lagen tillåter utan att någon upptäcker det.

Trafiksäkerheten kan inte bygga på ett tunt kontrollsystem i en transportsektor där arbetstid och ansvar är splittrat mellan olika trafikslag och arbetsgivare. Den måste bygga på fungerande kontroll, tydliga regler och ett gemensamt ansvar i hela transportsektorn.

genom att mejla ditt debattinlägg till redaktionen@transportarbetaren.se (max 2000 tecken, inklusive blanksteg). Skicka med ditt namn, din befattning och en bild på dig själv.



PETER SELLÉN
Huvudskyddsombud kollektivtrafik buss Stockholm.



Skanna qr-koden och läs en längre version av debattinlägget på webben.

TRE SAKER BEHÖVER därför diskuteras öppet i branschen:

1. Samordning av arbetstid i hela transportsektorn, så att förare inte kan arbeta obegränsat hos flera arbetsgivare utan att det upptäcks.
2. Tydligare tillsyn från ansvariga myndigheter, särskilt från Transportstyrelsen, så att regelverket fungerar i praktiken, inte bara på papperet.
3. Ett större ansvar i hela transportbranschen för trafiksäkerhet och arbetsvillkor, där kontrollsystemen faktiskt speglar verkligheten på vägarna.

Bussförare tar varje dag ansvar för resenärernas säkerhet. Då måste också branschen och myndigheterna ta sitt ansvar.

Frågan är därför enkel: Vem kontrollerar egentligen arbetstiden i busstrafiken? ●

"Bussförare tar varje dag ansvar för resenärernas säkerhet. Då måste också branschen och myndigheterna ta sitt ansvar."

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

- beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

VÅRPAKET

DU FÅR 17 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek

2 296:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1



Välj ett par.
Med eller utan
spikfickor

KLASS 3



FULL-ZIP SWEATSHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST PIKÉ

KLASS 3



JACKA SOFTSHELL

ALLROUND
GRIP



3-PACK HANDSKAR



PREMIUM TRUCKER CAP



2-PACK KALSONGER

ELASTIC
ERGO



BÄLTE



QUICK-DRY CONTRAST T-SHIRT

LOW CUT
ALLROUND



4-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS
PRO
BY WEXMAN WORKWEAR

High-Vis Pro är vår kollektion med varselkläder. Här ligger tyngdpunkten på modern design, nya smarta funktioner och hög säkerhet. Plaggen är certifierade enligt EU-direktiv EN ISO 20471.

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2026-06-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

Samtliga produkter i detta erbjudande är av PREMIUM-kvalité. Innebär absolut högsta tänkbara krav på material, sömning och funktioner. Knäfickor och armbågsförstärkningar av urstark Cordura, dragkedjor från YKK, mängder av sömnadsförstärkningar samt 2- & 3-nålsömmar på plaggens speciellt utsatta ställen är bara några exempel på detta kvalitetslöfte.

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

Vår affärsidé är unik i sin enkelhet. Allt från produktutveckling, design och tillverkning till lagerhållning och marknadsföring görs helt i vår egen regi. Försäljningen sker sedan direkt till dig som kund utan några som helst fördyrande mellanhänder.

En bättre affär
helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

Vårt huvudkontor och lager ligger i Tidaholm. Här finns också ett tryckeri och en brodyrateljé. Innebär att du kan få dina kläder loggade och klara med antingen direktbrodyr, screentryck eller transfertryck.

WEXMAN AB / TIDAHOLM

ORDER Tel 0502 188 90 | order@wexman.se | www.wexman.se

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994



Från 2026 är riktåldern för pension 67 år och inom några år är prognosen att den kommer att höjas till 69 år.

LO vill att ett långt arbetsliv ska löna sig

Från och med 2026 är den nya riktåldern för pension 67 år och väntas bli ännu högre. Nu vill LO frysa höjningarna av pensionsåldern och göra om pensionssystemet så att ett långt arbetsliv lönar sig.

Text JOHN ANTONSSON

LO vill se ett rättvisare pensionssystem med en högre allmän pension, ett nytt arbetslivstillägg och en övergångspension för den som inte orkar jobba hela vägen till riktåldern. Bakgrunden är, enligt LO:s nya rapport, att den allmänna pensionen blivit för låg och att dagens system missgynnar grupper som börjat jobba tidigt, haft låga löner eller slitit i tunga yrken.

LO-EKONOMEN Anna Almqvist, som jobbat med LO:s nya pensionsförslag, ser det som en rättvisefråga.

– Politiken har angripit problemet med att höja åldersgränserna, men det kan inte vara den enda vägen. Det behövs mer pengar in i systemet.

LO:s ståndpunkt är att den inkomstgrundade allmänna pensionen efter ett långt arbetsliv borde motsvara 62 procent av slutlönen. Så ser det inte ut i dag. Därför vill LO höja pensionsavgiften, men också låta arbetslivets längd väga tyngre.

ETT AV HUVUDFÖRSLAGEN är ett arbetslivstillägg som ska stärka pensionen för den som arbetat länge men ändå har låg pension. Fullt tillägg ska, enligt LO, ges efter 40 års arbete. Dessutom vill LO att den som arbetat i minst 44 år ska kunna



Anna Almqvist.
FOTO: LO

få garantipension och bostadstillägg redan från lägsta pensionsåldern, i stället för att behöva vänta till riktåldern.

LO vill också skapa en övergångspension för den som inte klarar att arbeta hela vägen fram till riktåldern.

LO:s förslag om arbetslivstillägg

LO vill införa ett arbetslivstillägg för den som arbetat många år och ska särskilt gynna pensionärer som inte kunnat jobba heltid. Fullt tillägg ska ges efter 40 års arbete. Efter 44 år i arbetslivet ska det, enligt LO, gå att få tillägget redan från lägsta pensionsålder. Syftet är att ge större vikt åt långa arbetsliv, inte bara åt inkomstnivån.

Tanken är att den som är utsliten eller av hälsoskäl inte kan fortsätta arbeta inte ska tvingas ta ut pensionen i förtid och därmed få en permanent lägre nivå resten av livet.

– Särskilt arbetare som startat tidigt och arbetat länge får i dag en allmän pension som är låg eftersom de inte orkar jobba fram till riktåldern, säger Anna Almqvist.

RAPPORTEN VISAR ATT den som arbetat 75 procent från 19 till 65 års ålder med en heltidslön på 30 000 kronor får 11 800 kronor i inkomstgrundad pension före skatt. Om samma person arbetar till 67 års ålder stiger pensionen till 16 500kr eftersom personen även får tillskott från garantipension. Det är ett av många exempel som, enligt LO, illustrerar hur starkt systemet

belönar sent uttag samtidigt som långa arbetsliv med låga löner ger för svagt genomslag. Utöver den inkomstgrundade pensionen tillkommer också den kollektivavtalade tjänstepensionen som kan bli runt 25 procent av den sammanlagda pensionen. Men LO:s ståndpunkt är att kollektivavtalade lösningar inte är till för att kompensera för en dålig allmän pension.



Agneta Claesson.

FOTO: DANIEL ROOS

SIFFROR FRÅN Pensionsmyndigheten visar samtidigt att de flesta pensionsavgångarna i transportnära yrken sker efter långa arbetsliv. Hamnarbetare och ramppersonal ligger på 44,8 år, lastbils- och bussförare på 42,3 år för män och 43,6 år för kvinnor. Ändå ligger medelpensioneringsåldern för de här grupperna fortfarande i regel runt 65 år, trots att riktåldern höjts. I praktiken har det inneburit att pensionerna för de yrkesgrupperna sjunkit.

– Den som har arbetat länge och bidragit till samhället måste få större avtryck i pensionen, säger Anna Almqvist.

NÅR PENSIONSSYSTEMET gjordes om under 1990-talet var målet att det skulle kopplas mer till livsinkomsten. Även om det kan verka krångligt är grundmekaniken i dagens pension ganska tydlig, enligt Agneta Claesson, pensionsspecialist på Pensionsmyndigheten.

– Det som påverkar pensionen mest är hur mycket du

tjänat under livet, om du har tjänstepension och vid vilken ålder du tar ut pensionen.

Det är hennes viktigaste förklaring till hur systemet fungerar. Pensionen byggs inte

upp som en belöning för ett visst antal arbetsår, utan utifrån

inkomsterna över hela livet, tjänstepensionen och vid vilken tidpunkt uttaget börjar.

– Pension är ett livslångt sparande. Inkomster under alla år spelar roll.

AGNETA CLAESSION BE-

SKRIVER den allmänna pensionen som ett system där hela arbetslivet räknas, men inte på det sätt som många kanske tror. Det handlar inte om att samla år som ger poäng i sig, utan om att inkomsterna under livet läggs ihop till en pensionsbehållning. Därför kan en person som börjar senare men har högre lön, eller som arbetar längre i slutet av arbetslivet, ändå få högre pension än någon som började tidigt men haft lägre lön.

– Vi räknar inte antal år du jobbat, vi lägger alla pengarna i en enda hög. Därför pratar vi om livsinkomst.

Det betyder inte att de tidiga arbetsåren saknar betydelse. Men de räknas via inkomsten, inte som någon särskild bonus för att man började jobba tidigt. För många privatanställda arbetare finns dessutom en viktig detalj i tjänstepensionen: inbetalningarna till Avtalspension SAF-LO börjar normalt den må-



Den allmänna pensionen grundar sig på livsinkomster. Tjänstepension får alla som jobbar på företag med kollektivavtal.

nad man fyller 22 år och pågår i regel till 65 år. Det betyder att alla arbetsår inte väger lika tungt under intjänandet av pension.

AGNETA CLAESSION BETONAR att för de flesta är uttagstidpunkten är avgörande.

– Uttagstidpunkten spelar stor roll. Tar du ut pensionen senare ska pengarna räcka kortare tid.

Det är alltså inte bara så att man hinner tjäna in mer pension om man jobbar längre. Pengarna ska också betalas ut under färre månader. Därför kan några år i slutet av arbetslivet få större effekt på månadsbeloppet än många tror.

Pensionsmyndighetens egen

rapport visar också att ett extra års arbete ofta höjer den totala pensionen märkbart. Medelpensioneringsåldern i Sverige var 65,4 år 2025, och myndigheten beskriver hur sent uttag ofta ger ett klart högre månadsbelopp.

Agneta Claesson menar att det är lätt att underskatta den delen om man inte har tittat ordentligt på sin prognos.

– Tycker man inte det spelar så stor roll, har man inte tolkat prognosen rätt, säger hon.

Agneta Claesson lyfter också fram att många yngre har en annan missuppfattning: att pensionssystemet inte skulle hålla när det blir deras tur.

– Är man bland yngre får man intrycket att det inte kommer

att finnas några pengar kvar. Men vi har ett stabilt system.

SAMTIDIGT VILL HON skicka med ett tips. Ett privat pensionssparande utgör en väldigt liten del av pensionen. Det är betydligt viktigare att se till att arbetsgivaren betalar in tjänstepension och att det kan finnas andra ekonomiska prioriteringar som kan vara viktigare än pensionssparande i ung ålder.

– Det är många privata aktörer som vill komma åt att man ska använda sitt bank-id och skriva upp sig på något eller göra ett val. Det är alltid bra att ha koll på vilka avgifter som är kopplade till det jag bestämmer mig för.

Här kommer hennes mer praktiska råd in. Den som vill förstå hur pensionen påverkas behöver inte bara stirra på slutbeloppet utan också pröva olika scenarier.

– Vad händer om jag jobbar ett år till? Vad händer om jag går ner i tid i slutet? Vad händer om jag väntar med uttaget? För många blir de skillnaderna mer konkreta först när de syns i en prognos. ●

Fotnot: Om du skannar qr-koden så kan du läsa den nyttigvna rapporten LO:s förslag för bättre pensioner och ett rättvisare pensionssystem.



Pensionens riktålder är baserad på medellivslängd. Men de med högst inkomster lever betydligt längre än de fattigaste.

Låginkomsttagare får lägre pension – och lever kortare

Livslängd. Skillnaden i livslängd mellan hög- och låginkomsttagare i Sverige har vuxit kraftigt. Samtidigt premierar pensionsystemet sent uttag – trots att det ofta är de med lägst inkomster som både går tidigare i pension och lever kortare.

Text John Antonsson

Den som väntar med att ta ut pension får högre pension per månad. Men då återstår också färre år att leva med den. Samtidigt är det ofta låginkomsttagare som går tidigare i pension, får lägre pension och dessutom lever kortare än höginkomsttagare. Det är en krock som pensionsystemet i sig inte tar hänsyn till.

EN NY RAPPORT från Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering (IFAU) visar att skillnaden i livslängd mellan hög- och låginkomsttagare i Sverige har vuxit kraftigt över tid. För män ökade gapet från 3,5 år på 1960-talet till 10,9 år på 2010-talet. För kvinnor ökade skillnaden från 3,8 år på 1970-talet till 8,6 år på 2010-talet.

Rapporten bygger på registerdata för alla personer i Sverige över 40 år mellan 1962 och 2021. Den visar att livslängden har ökat i alla inkomstgrupper, men snabbare bland dem med högre inkomster. Därmed har klyftan vuxit.

ETT AV RAPPORTENS mer oväntade resultat är att ojämlikheten i livslängd ökade även under årtionden då inkomstskillnaderna i samhället minskade och välfärdsstaten byggdes ut. Forskarna hittar alltså inget enkelt samband där minskad ekonomisk ojämlikhet automatiskt leder till mindre skillnader i livslängd.

Rapporten pekar också på att en stor del av den växande skillnaden hänger ihop med dödsfall som hade kunnat förebyggas. Det handlar bland annat om skillnader i levnadsvanor, som rökning och alkohol. ●

Krönika Alexandra Einerstam

Från äta, sova, jobba, dö till ett liv som håller



Mannen dömdes till bedrägeri i Eksjö tingsrätt.

Stulet tankkort användes ett halvår

Åtal. Hösten 2024 försvann ett tankkort från en av distributionsbolaget Bonways tidningsbuds-bilar på Småländska höglandet. Efter det tankades det bensin och diesel för 341000 kronor med kortet, som mest elva gånger samma dag, innan det stoppades i juli 2025. I de allra flesta fall gjordes tankningarna på en bensinstation i Nässjö. En man, som vikarierade som tidningsbud under ett par veckor när kortet försvann, åtalades som misstänkt för stölden. Men tingsrätten i Eksjö fann att det inte gick att bevisa brott. Däremot dömdes han för bedrägeri då övervakningsfilm visar honom i färd med att tanka med kortet. ●

Swedavia tonar ned oro för inställda flyg

Flyg. I en intervju med Dagens Nyheter bedömer Elisabeth Axtelius, chef för flygmarknad på Swedavia, att den senaste tidens inställda avgångar handlar om små volymer sett till den totala trafiken. Flygandet på Swedavias tio flygplatser ökade med 5 procent i april jämfört med samma månad i fjol, men bolaget bedömer att ökningen hade kunnat bli omkring 8 procent utan störningarna på oljemarknaden. På Arlanda ökade antalet passagerare med 4 procent till drygt 2 miljoner, medan Landvetter ökade med 7 procent till cirka 455000 resenärer. Swedavia ser i nuläget inga tecken på akut bränslebrist, men konstaterar att de höga bränslepriserna har påverkat flygbolagen och bidragit till inställda avgångar. Om bränslepriserna fortsätter att stiga väntas även flygbiljetterna bli dyrare. ●

Vi jobbar fortfarande som om året var 1973 (då 40 timmars arbetsdag infördes). Arbetstiden har stått stilla men världen har förändrats. Arbetstiden ligger dock orubbligt kvar och resultatet blir att allt fler arbetare upprepar mantrat: äta, sova, jobba, dö.

För många handlar jobbet i dag inte om utveckling. Snarare handlar det om att ta sig igenom dagen. Scheman dras ut över flera timmar, delade turer och arbetspass som slukar kvällar och helger. Pauserna ser bra ut på pappret men i verkligheten räcker de inte ens till för att gå på toaletten. Tempot ska hållas, humöret ska hållas och hälsan ska hållas. Samtidigt pressas varje minut ur kroppen.

FÖR MIG HANDLAR arbetstidsförkortning om att överleva. Hur ska människor med tunga jobb, monotona jobb, regelbundna tider och (ibland eller ganska ofta?) dötrista jobb orka fram till pensionen? Svaret kan inte vara att arbetare ska bita ihop och fortsätta jobba timme ut och timme in. Svaret kan heller inte vara flera kurser i stresshantering. By the way har de flesta arbetare vare sig tid eller råd att gå dylika kurser. Vi

”Pauserna ser bra ut på pappret men i verkligheten räcker de inte ens till för att gå på toaletten.”

förväntas hantera vår egen stress ovanpå allt annat. Som om felet låg hos oss. Det är vi som valt fel jobb och bara kan skylla oss själva. Som om lösningen vore att byta jobb men inte ändra villkoren där jobben de facto finns. Det som måste ändras är arbetstiden.

När arbetarrörelsen slogs för åttatimmarsdagen handlade det om människovärde. Rätten till fritid, rätten till föreningsliv, kärlek, bildning... det verkar vi ha glömt. Arbetstidsförkortningen handlar i dag mycket om hälsa men det är också en fråga om demokrati. Kortare arbetstid och vettiga scheman är inte bara omtanke om arbetare. Det är en investering i att människor ska kunna göra sitt jobb utan att gå sönder.

När arbetstiden minskar får också annat plats: relationer, engagemang och egna tankar. Från äta, sova, jobba, dö till arbeta, leva, vila, växa. I stället för ett arbetsliv som tvingar oss att kväva våra bästa stämningars längtan (som Hjalmar Branting skrev) borde vi få utvecklas efter våra bästa stämningars längtan. Arbetstidsförkortning kan bli det första steget dit. ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Två familjeägda åkerier har gått i konkurs.

Hundratal berörda av storåkeriers konkurs

Åkeri. Två stora, anrika åkerier i södra Sverige försattes på kort tid i konkurs, till synes utan signaler om vart det var på väg: Fågelsta transport i Mjölby och Rotsthens i Karlshamn.

Text Lilly Hallberg

Konkurserna var ett faktum den 19 februari respektive den 23 mars. Vid det småländska åkeriet berördes ett femtiotal anställda, vid åkeriet i Blekinge rör det sig om över 70 anställda.

Varken Transports avdelning 4 Östergötland eller avdelning 51 Sydöstra Sverige hade fått indikationer på att de familjeägda åkerierna hade så allvarliga problem. Direkt efter konkursbesluten handlade det om att ringa medlemmar och att svara på frågor från dem som kontaktat facket, bland annat om lönegaranti och vad som sker framöver.

– Självklart kommer det som

en chock och skapar oro direkt efter beskedet, men jag upplever ändå att dem jag pratat med förhållit sig och vill att det ska gå rätt till, sa Transports förhandlande ombudsman Markus Pettersson efter konkursen i Karlshamn.

HAN FRAMHÖLL OCKSÅ det trots allt positiva i att facket relativt snabbt fick kontakt med konkursförvaltaren. Det skyndade på processen med information till medlemmarna och att genomföra mbl-förhandlingar.

När det gäller Rotsthens åkeri uttryckte konkursförvaltaren, utsedd av Blekinge tingsrätt, att högsta prioritet var att hålla verksamheten rullande. Relativt omgående kom också anbud på de körningar från andra åkerier där chaufförer blev erbjudna att fortsätta. I mitten av april stod det dock klart att verksamheten inte kommer att leva vidare och företaget tillgångar styckas upp. Samtidigt uttryckte kon-

Lönegaranti

- Anställda vid företag som går i konkurs, eller genomgår rekonstruktion, har rätt till ersättning från staten.
- Konkursförvaltaren beslutar om beloppets storlek, som sedan Skatteverket betalar ut.
- Maximalt belopp motsvarar fyra basprisbelopp (236 800 kronor för konkurser beslutade 2026) och garantin sträcker sig längst under åtta månader..

Källa: Skatteverket



Varnar för brist på hållbart flygbränsle

Flyg. SAS varnar för att Europa riskerar en ny energikris inom flyget om produktionen av hållbart flygbränsle, så kallat e-SAF, inte byggs ut snabbt. Enligt en ny rapport från bolaget väntas efterfrågan öka kraftigt när EU:s regler om inblandning av hållbart flygbränsle skärps från 2030.

SAS bedömer att det skandinaviska flyget behöver 36 000 ton e-SAF år 2030, över 160 000 ton 2035 och omkring 330 000 ton 2040. Samtidigt har ännu ingen europeisk produktionsanläggning nått slutligt investeringsbeslut. Bolaget varnar för att bristen kan leda till högre biljettpreiser, färre flyglinjer och ökad energisårbarhet i Europa. ●

Så länge får man vänta på a-kassa

Arbetslös. Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, IAF, har publicerat ny statistik om a-kassornas handläggningstider. Statistiken visar två nya mått: tiden till beslut om ersättning och väntetiden till första utbetalning.

I mars 2026 var medianen för beslut om ersättning fyra veckor, medan medianen för väntetid till första utbetalning var tre veckor.

Handläggningstiderna varierade mellan a-kassorna, från en till sex veckor för beslut om ersättning.

För Transportarbetarnas a-kassa är väntetiden till beslut om ersättning fyra veckor. ●

3 tycker till

Hur tror du att din pension kommer att bli?

Sandra Ellström, Karlstad, chaufför och studieorganisatör i avdelning 6 (47 år):



–Inte så bra, tänker jag. Jag är medveten om att jag måste börja spara innan det är för sent. Jag känner oro men har haft svårt att lägga undan som ensamstående med två barn. Det är många frågor. Hur länge kommer jag behöva jobba? Och kommer man vara frisk?

Simon Bergkvist, Avesta, väktare och studieorganisatör avdelning 88, (31 år):



–Ser man på prognosen är det ju inga bra siffror. Jag sätter av pengar till privat sparande och får min sambo att också göra det för vi vill ha en bra pension. Det går inte att lita på att systemet löser saken.

Frida Bergström, Eskilstuna, miljöarbetare och studieorganisatör i avdelning 7 (41 år):



–Ja ... och det är absolut något som skapar en oro. Jag spar privat nu, ett par hundra i månaden. Tidigare var det svårt. Jag jobbade inom vården under tolv år, deltid och med låg lön. Tänker på hur det kommer bli, på livskvaliteten – om det kommer att finnas utrymme för någon som helst guldkant. Eller kommer jag ha råd att ha bil? Hur långt kan de egentligen flytta upp pensionsåldern? När man får det orange kuvertet inser man ju att man skulle behöva jobba tills man är 105 år ... Eller förlita sig på någon rik karl. Och det vill jag inte, jag vill klara mig själv.

Transport stämmer taxibolag för ogiltigt avsked

Taxi. Gävleavdelningen har dragit ett taxiföretag till tingsrätten. En medlem har avskedats utan att bli underrättad i förväg som lagen kräver, enligt facket.

Text Lilly Hallberg

Sedan hösten 2024 arbetade medlemmen heltid som tvättansvarig på Gävleföretaget Bocken taxi AB. Den 13 mars i år blev han avskedad. Den 25 mars lämnade LO-TCO Rättskydd in stämningensansökan till Gävle tingsrätt, på uppdrag av Transport avdelning 11 Norduppland/Gästrikland.

–Det finns ingen grund för avsked över huvud taget. Och hade det funnits har de hur som helst inte visat det vid förhandlingen, säger ombudsman Niclas Sandström.

–Jag vet inte om de ens har grund för uppsägning. Ingen-ting de säger visar på det.

I lokal tvisteförhandling med facket har företrädare för Bocken taxi kommit med grova beskyllningar om mannen, och även "förklarat" att han skulle varit mycket sjukskriven. Men något som skulle motivera ett avsked har inte framkommit. Och någon skriftlig varning finns inte, lika lite som under rättelse i förväg.

–När jag frågade om hur vi ska lösa det här fick jag bara till svar att han fått sparken, säger Niclas Sandström.

OCH NÄR DET blev tal om att gå vidare med fallet var bolagets kommentar till Transports ombudsman "gör vad du vill".

Beskedet om avsked kom med sms till mannen en ledig dag, som han bytt till sig efter att fått okej från bolagets växel. Han jobbade heltid, 16–24,



Bocken taxi AB har bland annat kört servicetrafik för Region Gävleborg. (Arkivbild.)

på taxiföretaget med bilvätt och lokalvård och var i vanliga fall ledig på måndagar och torsdagar.

I STÄMNINGSANSÖKAN TILL Gävle tingsrätt yrkar LO-TCO Rättskydds förbundsjurist Henric Ask att Bocken taxi betalar ut lön från den dag då mannen avskedats fram till rätttegången. Dessutom kräver facket ett allmänt skadestånd på 250 000 kronor till mannen. I en komplettering kräver mannen dessutom sammanlagt ytterligare 50 000 kronor i allmänt skadestånd för brott mot två olika paragrafer i lagen om anställningsskydd (las).

I stämningensansökan heter det vidare att om tingsrätten finner att det inte funnits skäl för avsked – men sakliga skäl för uppsägning – ska bolaget betala ut ekonomiskt skadestånd; lön under uppsägnings-

tiden samt ekonomiskt skadestånd som avser semesterlön. Samt även då ett allmänt skadestånd, men betydligt lägre: 135 000 kronor.

Taxibolagets firmatecknare är inte tillgänglig när Transportarbetaren söker honom, men en annan person som svarar i telefon säger om stämningen att "vi känner till händelsen".

–Vi har inga kommentarer än, det enda jag kan säga är att det finns ett giltigt skäl till avsked, säger mannen på Bocken taxi.

Bocken taxi har i dagsläget ett tiotal anställda och har bland annat kört servicetrafik åt Region Gävleborg.

Eftersom bolaget avskedat den anställda från hans tillsvidare tjänst utan att meddela honom i förväg har bolaget brutit mot las, enligt facket. Det motiverar också kravet på allmänt skadestånd. ●



Inom ett år ska Instabees underleverantörer ha kollektivavtal. På infällda bilden: Instabee groups Sverigechef Matilda Hasselmark.

Paketjätte kräver kollektivavtal hos underleverantörer

Arbetsvillkor. Instabee, med varumärkena Budbee och Instabox, kommer att skärpa kraven på sina underleverantörer. Inom ett år ska alla företag som utför deras leveranser ha kollektivavtal.

Text John Antonsson

I dag har Instabee kollektivavtal för anställda i terminaler och i vår leveranskedja har goda villkor i praktiken. Bolaget beskriver satsningen som ett steg för mer struktur och transparens i en växande bransch.

–Men vi har valt att inte konkurrera genom att sänka ribban. På längre sikt är det här ett medvetet ställningstagande.

–Hemleveransbranschen är extremt prispressad, och vi verkar på en marknad där vissa aktörer helt saknar kollektivavtal, samtidigt som marknadsledaren Postnord opererar under annat kollektivavtal med lägre lönenivåer. Konsumenter har varken insyn i eller förväntas förstå de här skillnaderna, och betalningsviljan för bättre villkor är begränsad. Det sätter press på oss och vår prissättning, säger Matilda Hasselmark.

INSTABEE UPPGER ATT bolaget investerar miljonbelopp varje månad för att möjliggöra bättre villkor i praktiken. Bolaget beskriver satsningen som ett steg för mer struktur och transparens i en växande bransch.

–Men vi har valt att inte konkurrera genom att sänka ribban. På längre sikt är det här ett medvetet ställningstagande.

Vi tror att någon måste gå först för att förändra spelplanen. Vår ambition är att driva branschen mot mer transparenta och likvärdiga arbetsvillkor, där konkurrens inte sker på bekostnad av människor, säger Matilda Hasselmark.

INSTABEE UPPMANAR ANDRA aktörer i branschen att följa efter. Om konkurrenterna har reagerat vill Matilda Hasselmark inte kommentera.

–Vår förhoppning är att fler aktörer i branschen väljer att följa efter så att alla kan verka under samma villkor. Exakt hur kraven ska följas upp i praktiken är ännu inte klart. Instabee uppger att bolaget arbetar med flera alternativ: leveranser i egen regi, via underleverantörer eller en blandning av båda. Gemensamt ska vara att chaufförerna omfattas av kollektivavtal. ●

Transport vidgar Teslavarsel

Konflikt. Transportarbetareförbundet utökade torsdagen den 7 maj varslet om sympatiåtgärd till stöd för IF Metalls rätt att teckna kollektivavtal med Tesla. Åtgärden innebär stopp för all sorts avfallshantering vid ytterligare en verkstad med koppling till biltillverkaren.

Varslet träder i kraft på morgonen den 20 maj om ingen överenskommelse mellan parterna, IF Metall och TM Sweden, nås innan dess och gäller en bilverkstad i Kalmar. ●



Uber ökar kraftigt på leveranssidan

Plattformer. Ubers leveransverksamhet, främst känd genom matleveranser, fortsätter att växa. Under årets första kvartal ökade intäkterna från leveranser med 34 procent, till drygt 5 miljarder dollar.

Tillväxten syns däremot inte på fraktsidan, där intäkterna låg kvar på 1,3 miljarder dollar, samma nivå som motsvarande kvartal i fjol. Även de totala intäkterna steg, med 14 procent till 13,2 miljarder dollar. Något mindre än väntat.

Bolaget har länge kritiserats för villkoren för förare och kurirer, som ofta arbetar utan traditionell anställningstrygghet.

I kvartalsrapporten pekar Uber också själv ut politisk och juridisk reglering som en risk, särskilt när det gäller förare och kurirer. ●

Förslag kan ge fler lättlastare

Åkeri. Den statliga myndigheten Förenklingsrådet har föreslagit lägre krav på finansiell säkerhet för transportföretag med lätta lastbilar. I praktiken ska det innebära att det blir billigare för transportföretag med lätta lastbilar och andra transportfordon under 3,5 ton att yrkestrafikregistreras hos Transportstyrelsen.

Förslagen är ute på remissrunda men redan innan remissvaren kommit in har såväl Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges åkeriföretag uttryckt kritik mot förslaget. ●



Färre får ersättning för arbetsskador

Arbetsmiljö. Antalet personer som får livränta har minskat kraftigt det senaste kvartsskillet, visar en analys av Försäkringskassan. År 1999 beviljades 91000 personer ersättning, förra året var det knappt 14700 personer. Transport hör till de yrkesområden där flest får livränta; ersättning som det går att få vid skador som uppkommit på grund av arbetet.

Försäkringskassan konstaterar att minskningen framför allt både beror på att färre söker och på förändrad lagstiftning. Sedan 2003 har inte myndigheten möjlighet att ta initiativ till utredning om en person har rätt till livränta.

Analysen visar också stora skillnader mellan yrken och kön. 60 procent av dem som får livränta är män. Men under de senaste tio åren har det skett en ökning av ersättning för psykiatriska diagnoser och den ökningen är särskilt tydlig bland kvinnor. ●



Transport har stoppat sophämtning vid Teslas anläggningar, i sympati med IF Metalls strejk. (Arkivbild.)

Transport får rätt i AD om blockad mot Teslas avfall

Arbetsrätt. Transport bröt inte mot medbestämmandelagen när man varslade om sympatiåtgärd mot avfallshandling vid Teslas verkstäder. Det slår Arbetsdomstolen fast.

Text John Antonsson

Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA) stämde Transport efter ett varsel om sympatiåtgärd som lades den 15 december 2023.

VARSLER GÄLLDE BLOCKAD mot all hantering av avfall kopplat till TM Sweden AB, Tesla, vid elva adresser i Sverige. Arbetsgivarorganisationen ansåg att varslet var otydligt. De menade bland annat att det inte gick att avgöra

vilka medlemsföretag, arbetstagare och arbetsuppgifter som omfattades. Därför yrkade Biltrafikens Arbetsgivareförbund på 50 000 kronor i allmänt skadestånd.

Men Arbetsdomstolen går på Transports linje.

I DEN ENHÄLLIGA domen slås det fast att varslet inte var otydligt. Varken när det gäller vilka medlemsföretag som omfattades, vilka arbetstagare som berördes eller vilka arbetsuppgifter blockaden träffade.

Arbetsdomstolen bedömer att medlemsföretag som hade

uppdrag att hämta avfall från Tesla på någon av adresserna har kunnat förstå att just det arbetet omfattades av blockaden.

”Domen är viktig, väntad och bra för förbundet.”

Transports ordförande Tommy Wreeth säger att domen var väntad: – Domen är viktig, väntad och bra för förbundet. Jag blev personligen förvånad och lite förbannad över att vår motpart stämde oss från början.

BA ska nu stå för Transports rättegångskostnader på sammanlagt 233 275 kronor.

TRANSPORTARBETAREN har sökt arbetsgivarorganisationen som avstår från att kommentera. ●

Arbetsmiljöverket hotar med vite om åkplattor

Arbetsmiljö. Arbetsmiljöverket kräver att Halmstad Energi och Miljö AB (HEM) gör en fördjupad riskbedömning av arbetet med åkplattor på sopbilar. Bolaget har fått ett föreläggande med vite på 75 000 kronor. Arbetsmiljöverket kräver att bolaget senast den 31 juli 2026 ska ha undersökt och riskbedömt alla vägsträckor där åkplattorna används.

Bakgrunden är en begäran från Transports skyddsombud Manuel Gomez, som lyft risker för

fall- och klämskador när anställda står på åkplattan medan fordonet kör. Enligt skyddsombudet har flera olyckor och tillbud inträffat, bland annat i samband med svängar och fartgupp.

Arbetsmiljöverket konstaterar att HEM:s tidigare riskbedömning inte tagit hänsyn till vilka områden och vägsträckor åkplattorna används på. Myndigheten kräver också en skriftlig handlingsplan med åtgärder. ●

Chaufförens tack: låt om solidaritet

Musik. Alex fick hjälp av facket när det behövdes på jobbet. Som tack för hjälpen skrev han låten *Diesel och solidaritet*.

Text John Antonsson

Gävlebon Alex Lindqvist jobbar som lastbilschaufför. När vi når honom på telefon har hans fjärde barn just fötts. Men han tar några minuters paus från hemmets sysslor för att berätta om sin låt *Diesel och solidaritet*.

Den har han gjort i AI-programmet Suno.

– Jag fick upp ögonen för Suno av en slump. Jag gjorde någon plojlåt och det lät inte skit, så jag undrade vad mer jag kunde göra, och började forska i det.

DET VISADE SIG att han kunde göra en hel del.

– Jag skriver inte bara: ”Gör en låt om randiga strumpor.” Jag skriver mina texter själv och sedan går jag in och ger detaljerade instruktioner. Låten kom till efter att Alex behövde hjälp av facket på jobbet. Han var så nöjd med hjälpen han fick av ombudsmannen Niclas Sandström att han valde att göra en låt.

– Jag har gjort en annan låt om att köra lastbil. Men nu ville jag specificera och säga att utan Transportarbetareförbundet skulle vi inte ha den arbetsmarknad vi har i dag.

För över 20 år sedan höll Alex på med musik. Då gjorde



Lastbilschauffören Alex Lindqvist har gjort låten *Diesel och solidaritet*.

han technolåtar i programmet Fruityloops på datorn. Sedan kom jobb, flickvän, fru och barn, och livet rullade på. I höstas kom han i gång med Suno.

– Jag letar fortfarande lite efter min egen röst. Jag lutar lite åt arbetsplatslyllningsmusik och metal. Men jag försöker också ta inspiration av epa-dunk, fast utan epa, och försöker få det lite mognare utan alkoholromantik och sådana saker.

Musik skapad med ai har många kritiker och det är något Alex kan förstå. Men han ser det som ett sätt att få hjälp att skapa musik, snarare än att låta programmet skapa musiken själv.

– Jag lägger till ett mänskligt element och det räknas inte som hundra procent AI utan bara delvis. Jag har det som ett hjälpmedel för att skapa min musik och det är exakt där jag vill befina mig. ●

Kunskap är makt

Gå vår fackliga utbildning Avtalspunkten. Ha koll på ditt avtal – stå upp för dina rättigheter!

Avtalspunkten syftar till att ge dig kunskap om ditt kollektivavtal så att du kan bevaka dina rättigheter kring lön, arbetstid, anställningsform och ledigheter.

Efter kursen kommer du bland annat att kunna:

- bedöma om din lön är korrekt
- tillvarata dina rättigheter vid ledighet
- bevaka att arbetsgivaren följer reglerna för arbetstid



ANMÄL DIG HÄR!



tele radio
wireless solutions



Radiostyrning med viktvisning

Tele Radio är din leverantör av Scania viktvisning. Med viktvisning är det enkelt att övervaka lastning och lossning utanför hytten. Du slipper dessutom hoppa i och ur lastbilen många gånger varje dag. Kontakta oss idag för mer information.

031-724 98 00 | www.tele-radio.com/sv



Inflationen sjunker trots Iran-kriget

Ekonomi. Den preliminära inflationstakten enligt KPI var -0,1 procent i april 2026, en nedgång från 0,5 procent i mars. Från mars till april sjönk KPI med 0,6 procent.

Enligt SCB:s preliminära beräkningar bidrog bland annat lägre livsmedelspriser till nedgången. Livsmedelspriserna sjönk med 5,5 procent från mars till april.

Inflationstakten enligt KPIF, där effekten av ränteförändringar räknas bort, sjönk samtidigt från 1,6 procent i mars till 0,8 procent i april.

Den ordinarie publiceringen av inflationsstatistiken för april sker den 13 maj. ●



Bolåneräntor höjs mer än sparräntor

Ekonomi. Bankernas bolåneräntor stiger snabbare än sparräntorna. I mars ökade den genomsnittliga räntan på hushållens nya bostadslån till 2,74 procent, från 2,66 procent i februari. Samtidigt steg räntan på nya banksättningar bara marginellt, till 0,47 procent.

–Framför allt de bundna bolåneräntorna sticker i väg samtidigt som bankernas inlåningsräntor till hushåll halkar efter, säger Tove Åkerrén Ögren, nationalekonom på SCB i ett pressmeddelande.

Skillnaden mellan låne- och sparräntor ökar därmed, vilket kan peka på stärkta bankmarginaler. ●

8,7 %

så hög var arbetslösheten i mars. Källa: SCB



Högt i tak: Diskussion på Transports kvinnokonferens i Älvkarleby.

I april anordnades historisk konferens för jämställdhet

Fackligt arbete. Äntligen. Det var en vanlig reaktion från deltagarna på Transports första kvinnokonferens. Och början på någon nytt i arbetet för jämställdhet och jämlikhet inom förbundet – som angår alla, oavsett kön.

Text och foto Lilly Hallberg

Under två dagar i april möttes Kvinnor i Transport – ”KIT” – på Älvkarleby herrgård i norra Uppland för konferens, den första i sitt slag någonsin. Tretton aktiva inom Transport, från olika avdelningar, med olika yrken och förtroendeuppdrag. Och mycket gemensamt när det gäller upplevelser under konferenstemat ”För jämställdhet och jämlikhet”.

VÄGEN HAR VARIT lång för att få till stånd en sådan konferens. Redan före pandemin var det på gång, uppe till diskussion 2017 i avdelningen, vidare till förbundet och till slut i diskussion på kongressen 2022.

Örebros avdelningsordför-

ande Emma Brodin, som i dag sitter i förbundsstyrelsen, har länge varit drivande och var också ansvarig för konferensen 8–9 april. Från Transportarbetareförbundets manligt dominerade organisationsenhet är stödet i dag totalt, enligt henne.

INSIKTEN OM ATT arbetet för jämställdhet och jämlikhet angår både män och kvinnor finns inom förbundet. Men i praktiken fungerar det inte alltid, varken i det fackliga arbetet eller på ”vanliga” jobbet.

– Man känner hopp och förtvivlan. Varför har vi inte kommit längre? Samtidigt har det ju hänt mycket, och det här känns som en väg att komma ännu längre, sa en deltagarna på torsdagsförmiddagens inledande diskussion.

– Det här känns som början på något stort om förutsättningarna får finnas, sa en annan.

Flera talade om betydelsen av att träffa andra, ta del av andras reflektioner över sådant som påverkar livet och inse att

det påfallande ofta är samma saker som skaver.

– Även om inte alla har samma lösning är det kul att det nu finns ett forum för frågorna, enligt en av kvinnorna.

Ena dagen kom Frida Olsson och Sandra Danielsson från LO och talade om sitt arbete inom organisationens ”Mäns våld mot kvinnor”, ett uppdrag som det beslutades om på en enig LO-kongress 2024. Våld i nära relationer påverkar i hög grad hur arbetslivet fungerar, framhölls det.

– Det är självklart en facklig fråga, sa Frida.

På agendan stod också facklig utbildning, nätverkande och mentorskap. Och det fortsatta arbetet efter det Kvinnokonferensen satt fokus på.

Höll i dagarna gjorde, förutom Emma Brodin, även Sigrid Wahlin – studieansvarig på Örebroavdelningen – och från avdelning 88 Dalarna Pea Olsson och nya avdelningsordföranden Jonna Grip, avdelning 18 Hälsingland. ●

Krönika David Ericsson

Apropå första maj!

Donald Trump kan knappast sägas vara något strategiskt geni. Men frågan är hur mycket man kan anklaga just honom för att hela världen är i gungning i bränslebristens spår.

Han, en simpel bedragare med elva konkurser bakom sig, är ändå vald av 75 procent av USA:s befolkning. Men ... vänta nu. Det var väl bara dryga 25 procent som röstade på Trump? 50 procent röstade inte alls.

Okej, men hur räknar man dem som underlättat att rösta? Slutsatsen skulle kunna vara att det är det amerikanska folket själva som ställt till det elände världen just nu beskådar.

SORGLIGT ATT SE, men är vi svenskar bättre? Cirka 40 procent är beredda att rösta på en regering med ett parti vars ledare är en uttalad vän av Putin, Ungerns Viktor Orbán och Donald Trump.

Det parti han leder var tidigare nazistiskt och förföljde judar. Nu är det muslimer man vill åt. Vad kommer härnäst? Hund- och kattägare? Eller varför inte fackanslutna arbetare?

SD vill stoppa invandringen, helt helst. Och utvisa så många som möjligt av dem som redan är här. Drygt 200 000 personer med permanenta uppehållstillstånd ska få dessa utbytta mot tillfälliga sådana.

Vad det innebär för vård skola och omsorg, särskilt

”Har arbetslösheten sjunkit? Har maten eller elen blivit billigare?”

på landsbygden, är lätt att förstå då unga kompetenta människor kastas ut ur landet.

Inom den övriga borgerligheten hävdar man att det gått så bra hittills under mandatperioden att samarbeta med det högerpopulistiska SD. Som med vadå?

Har arbetslösheten sjunkit? Har maten eller elen blivit billigare? Har våldsbrotten minskat trots överfulla fängelser? Har utsläppen av växthusgaser minskat och elbilsförsäljningen ökat? Går företagen bättre?

Nej, och jag kan inte se någon förbättring framövern med en borgerlig regering. För jag tror inte att vi behöver sådant som fler sänkta skatter för de allra rikaste.

Snarare behövs jämnt fördelade inkomster och att välkomna dem som vill komma hit och hjälpa till i vårt samhälle med en åldrande befolkning. ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Riksdagshuset.

Ny soplagstiftning klubbad i riksdagen

Miljö. Regeringens förslag för ny avfallsagstiftning röstades igenom i riksdagen den 29 april. Den nya lagstiftningen innebär flera förändringar bland annat när det gäller ansvarsfördelningen. Kraven på kommunernas avfallsplan förenklas. Ett förenklat dispensystem ska ge verksamheter som hotell och restaurang ökade möjligheter att själva hantera avfallet. Kommuner ska inte längre utöva tillsyn av efterlevnaden när det gäller den egna avfallshanteringen. Det tillsynsansvaret flyttas till länsstyrelsen. Lagändringarna ska träda i kraft redan den 1 juli i år. ●

Fler åtgärder krävs för färre olyckor

Vägtrafik. Förra året omkom 203 personer i trafiken. Det är en minskning jämfört med tidigare men utvecklingen når inte målet om max 133 omkomna år 2030. På Trafikverkets resultatkonferens i maj analyserades resultaten.

Omkring 5000 personer skadades allvarligt i trafiken under 2025, en ökning med fem procent jämfört med året innan. Särskilt anmärkningsvärd är utvecklingen när det gäller cyklisterna. Trafiksäkerhetsverket vill se krafttag för att öka säkerheten, bland annat när det gäller vägfraktion, hjälmanvändning och elsparkcyklar. ●

3,5 %

Så mycket förväntas lönerna ha ökat till och med februari i år jämfört med samma månad 2025.

Källa: Medlingsinstitutet



Taxi Strängnäs garage är i ett industriområde nära staden.

Taxichaufförer bildade klubb efter röriga år

Taxi. I fikarummet vid taxi-garaget i ett industriområde i Strängnäs står nya stolar under den nya ventilationen. Det kan låta som detaljer. Men på Taxi Strängnäs berättar de något större: efter några röriga år har chaufförerna bildat klubb för att få ordning på vardagen.

Text och foto John Antonsson

Det har varit några utmanande år på Taxi Strängnäs. Telefon-

isterna har lagts ut externt och flyttats tillbaka, nya it-system har införts och löner har blivit fel. Under hösten 2025 följde också ett hastigt ägarskifte efter att företagets vd avlidit.

Tommy Nilsson och Björn Svensson har en kort paus efter skolskjutsarna en tisdagsförmiddag för att möta Transportarbetaren. De är två tredjedelar av styrelsen i den nybildade fackklubben på Taxi Strängnäs och har fått godkänt av de nya

ägarna att göra intervjun på arbetstid.

EN ANLEDNING TILL att klubben bildades är att arbetsgivaren ville ha några personer att prata med, berättar Tommy.

– Arbetsledningen ville gärna ha tre personer som de kunde träffa. Och avdelningen var väldigt sugen på att få lite mer styrelse på allting, säger han.

Klubben har några fler än 20 medlemmar på det anrika taxi-

företaget och medlemsantalet har vuxit under de röriga åren. För lite mer än två år sedan upptäckte förarna att de hade fått mertid i stället för övertid. För många förare handlade det om tiotusentals kronor i för låga löner och Transports Nyköpingsavdelning fick gå in och förhandla för medlemmarna.

Det ledde bland annat till att de som var medlemmar fick retroaktiv lön. Dessutom fick företaget betala skadestånd till

”Vi som fack kan verkligen göra någonting och det ser medlemmarna.”

Tommy Nilsson, ordförande i den nystartade taxiklubben.

facket och medlemmarna fick gå en facklig grundkurs.

– Alla som var medlemmar fick en bra slant, säger Björn.

FÖRETAGET BROTTAS MED

samma problem som resten av branschen. Chaufförerna har månadslöner och det är främst sjukresor, färdtjänst och skolskjuts som får verksamheten att gå runt. Men de kör också privatkunder som ringer till växeln på garaget.

– Vi har seniortaxa så de äldre kan ringa oss om de ska åka hem från affären. För resor inne i stan kostar det bara 90 kronor. Men det tar oftast inte mer än tio minuter.

Nu rullar verksamheten framåt. Växeln har flyttats tillbaka från Lund och den så viktiga lokalkännedomen finns där igen.

– De kan bara ringa och säga: ”Hej, det är Kalle, jag vill åka hem från Ica.” Vi kommer. De behöver inte ens tala om adressen. Telefonisterna vet vem Kalle är, säger Tommy.

I STRÄNGNÄS FINNS bara traditionella taxiföretag, men ändå märker de av konkurrensen från plattformsbolagen i storstäderna. Privatresorna minskar.

– Kunderna tycker att det är för dyrt. De har åkt i Stockholm och där får de göra samma resa för 50 kronor som vi kanske tar 200 för. Men där får de många fler bokningar och dessutom har de helt andra arbetsvillkor än vi, säger Tommy och Björn nickar.

– För att vi ska få in samma pengar behöver vi ta högre pris, för här är det ett lägre antal



Björn Svensson och Tommy Nilsson är två tredjedelar av fackklubbens styrelse på Taxi Strängnäs.

resor, säger Tommy.

Även om allt inte är perfekt är Tommy och Björn noga med att berömma de nya ägarna.

– De jobbar väldigt på, är väldigt drivna och lyssnar faktiskt på de anställda, säger Tommy.

Och även om mycket har blivit bättre så behövs klubben fortfarande. Ibland för att agera tillsammans med arbetsgivaren, som i våras när de ville att fastighetsägaren skulle förbättra ventilationen. Fastighetsägaren ville inte lyssna på företaget, som ville ha en förbättring. Då kunde facket gå in och varna för skyddsstopp. Innan fristen hade gått ut var bygget av ny ventilation i gång.

– Vi som fack kan verkligen göra någonting och det ser medlemmarna. Ibland, som i fallet med ventilationen, kan vi

kroka arm med arbetsgivarna när vi har ett gemensamt mål, säger Tommy.

Andra gånger har det handlat om att det behövs en röst från personalen också när arbetsgivaren vill göra rätt, men kanske inte riktigt när hela vägen.

Till exempel i fråga om de stämpelklockor som arbetsgivaren ville ha in i bilarna. När facket drog i handbromsen lyssnade arbetsgivaren. I stället har frågan mbl-förhandlats så att det kanske blir en lösning som alla kan bli hyfsat nöjda med.

FÖR TOMMY HANDLAR det inte om att säga nej till ordning och reda. Men systemet måste fungera med taxivardagen.

– Det innebär att ska vi ha en stämpelklocka och stämpla in klockan 6.30, då ska vi hämta

telefonen, hämta nycklarna, gå ut till bilen, skriva tidboken och göra säkerhetskontroll. Då har det gått 10 minuter, 15 minuter. Då är vi redan sena, säger Tommy.

Den nya klubben har mycket arbete framför sig. Medlemmarna vill ha tydligare lönespecifikationer, bättre koll på tiderna och rutiner som fungerar i praktiken. Själva klubben är också fortfarande ny.

– Vi ligger väl fortfarande lite i startgroparna här, säger Tommy.

Nästa steg blir att samla medlemmarna och ta reda på vad de vill att klubben ska prioritera.

– Vi som styrelse måste få reda på vad våra medlemmar vill ha hjälp med, säger Tommy Nilsson. ●

Efter över 30 år bakom ratten vägrade Patrick Jonasson låta en diagnos sätta punkt. I stället blev det början på en kamp tillbaka.

”Jag är glad att jag inte gav upp”

Patrick Jonasson hade varit helt fri från anfall i 25 år. Ändå förlorade han sitt körkort på grund av sin epilepsidiagnos när reglerna ändrades. Det som följde blev en flera år lång kamp. Mot myndigheter, regelverk och en tillvaro där hela hans yrkesliv plötsligt stod på spel.

Text MALIN NY Foto ANNA WILHELMSSON

I Mörsil, strax utanför Åre, växte Patrick Jonasson upp med lastbilar som en självklar del av vardagen. Orten ligger i västra Jämtland, i ett landskap där skogen och transporterna länge varit en del av näringslivet. Samtidigt bar han sedan tonåren på en epilepsidiagnos, något som under större delen av hans liv aldrig påverkade hans arbete.

Som barn satt han ofta i passagerarsätet bredvid sin pappa, följde med ut på körningar och lärde sig vägarna långt innan han själv fick köra. Turerna gick genom skogen, längs smala vägar och mellan avlägg där arbetet pågick oavsett årstid. Vintertid låg snön tung över skogsvägarna, och sommartid drogs dammet upp av lastbilen.

– Det var det bästa som fanns, att åka med. Jag följde med ut i skogen och på körningar, och det var nog där allting började. Köra lastbil är ju det enda jag någonsin har gjort.

PATRICK JONASSON

Ålder: 48 år.

Arbets: Driver Jonasson åkeri AB.

Gör på fritiden: Umgås med familjen.

I dag driver han själv verksamheten vidare. Åkeriet har funnits länge i familjen och är inriktat på transporter av biobränsle. Patrick beskriver det som en naturlig utveckling av företaget, men också som ett sätt att fortsätta arbeta nära det landskap han vuxit upp i.

– Det var min pappa som startade. Sedan 2011 ändrade vi inriktning mot biobränsle, men då var det bara med en bil. Från 2015 satsade vi helhjärtat, och i dag är det det vi jobbar med.

Att arbeta i åkeribranschen har aldrig varit ett val i egentlig mening. Det var en riktning som fanns där från början, formad av uppväxten och åren på vägarna.

MEN TROTS ETT helt liv bakom ratten kom ett besked som förändrade allt. När brevet från Transportstyrelsen kom drogs grunden undan. I över 25 år hade han varit anfallsfri. Han hade byggt upp verksamheten, arbetat sig igenom årtionden utan problem och fortsatt köra, dag efter dag. Ändå ansågs han plötsligt inte längre uppfylla kraven för att köra tung lastbil.

– Det var ju mer eller mindre hela mitt liv där. Jag har jobbat med det här i alla år, byggt upp företaget och haft det som min vardag. Så när det försvann var det inte bara ett jobb, det var hela min tillvaro.

Det första anfallet kom i tonåren. Diagnosen epilepsi ställdes snabbt och han började medicinera. Efter ett försök att avsluta behandlingen, som gick för snabbt, sattes medicinen in igen. Därefter stabiliserades situationen.

Åren gick utan att han fick det minsta tillstymmelse till anfall, det sista inträffade i början av 1990-talet. Trots diagnosen kunde han ta körkort och senare även tung behörighet, och han fortsatte arbeta samtidigt som han gick på regelbundna kontroller.

– Jag gick på årliga besök, men det fanns ingenting. Det syntes inga spår av epilepsi. Till slut sa de att jag inte behövde gå kvar där längre, utan bara kunde förnya recepten. Allting fungerade ju.

Läkarna ordinerade honom till och med att sluta med medicin, då de bedömde att det inte längre behövdes. Men Patrick valde, trots det, att fortsätta med medicinen för att minimera risken för ett eventuellt återfall. Han fick inte biverkningar av medicinen och ville helt enkelt ta det säkra före det osäkra. Ett val som i efterhand skulle visa sig vara ödesdigert.

Under lång tid var sjukdomen inget som påverkade hans vardag. Arbetsdagarna följde ett invariant mönster, där planering och körningar avlöste varandra. I ett yrke där mycket handlar om rutiner och ansvar blev stabiliteten en självklar del av livet.

MEN NÄR PATRICK behövde förnya körkortet år 2019 förändrades förutsättningarna. Patrick gjorde då som han alltid hade gjort innan, det vill säga skicka in material och läkarintyg. Han förväntade sig inga problem eftersom det hade rullat på smärtfritt innan. Men för hans del kom de nya reglerna att slå ner som en bomb.

Nya EU-direktiv hade nämligen införts, och kraven för personer med epilepsi som körde tunga fordon hade skärpts. Alla som medicinerade för epilepsi blev över en natt olämpliga att inneha lastbilskörkort även om de hade varit anfallsfria och kört

”I dag är jag bara glad att jag inte gav upp. Hade jag accepterat det från början hade jag aldrig fått tillbaka körkortet. För mig handlade det om så mycket mer, det handlade om mitt arbete och hela mitt liv.”

lastbil i 20 till 30 år. Trots att Patrick länge varit fri från anfall ansågs han inte längre uppfylla kraven. Detta eftersom han fortfarande stod på medicin.

– Jag hade inte haft något anfall sedan början av 1990-talet, och det fanns inga undersökningar som visade att jag var någon fara. Ändå fick jag beskedet att jag inte uppfyllde kraven. Det var fullständigt knäckande, både yrkesmässigt och personligt.

FÖR PATRICK BLEV det början på en lång och tung period, där både arbetet och hela hans identitet sattes i gungning. Att inte kunna köra innebar inte bara praktiska problem, utan också en känsla av att förlora något grundläggande. Han bestämde sig snabbt för att inte acceptera beslutet, utan att kämpa emot. Med hjälp av jurister började han att samla in medicinska underlag och överklaga. Materialet som han till slut skickade in var omfattande, med detaljerade journaler och hänvisningar. Men svaret han fick tillbaka var extremt kort.

– Jag skickade in 24 sidor, och fick tillbaka tre rader där det stod att jag inte uppfyllde kraven. Ärendet gick vidare till domstol, men där menade man att Transportstyrelsen inte gjort fel. Det var ju så reglerna såg ut, menade man.

Processen drog ut ännu mer på tiden. Under tiden behövde verksamheten fortsätta fungera, samtidigt som osäkerheten kring framtiden fanns kvar. Patrick beskriver det som en period där mycket handlade om att hålla ihop vardagen, trots att förutsättningarna helt hade förändrats.

Samtidigt började han undersöka andra möjligheter. Han bokade nya undersökningar hos neurologer och genomgick ytterligare kontroller. Resultaten visade inga tecken på epileptisk aktivitet, och efter en längre tid utan medicin gick han vidare med en ansökan om dispens.

Den här gången hamnade ärendet hos en annan enhet inom Transportstyrelsen, där individuella bedömningar görs.

– Det var första gången någon faktiskt tittade på min situation i sin helhet. En specialistläkare gick igenom alla journaler och hela min historik. Efter två år



Tillbaka där han hör hemma. Hytten blev symbolen för både frihet och envishet när vägen tillbaka kändes som längst.

utan medicin gjorde man en ny riskbedömning och kom fram till att risken låg under 0,2 procent.

BESKEDET KOM I november 2021, efter flera års kamp. Patrick minns fortfarande stunden när han fick samtalet:

– När de ringde satt jag nästan som förlamad. Jag hade vant mig vid motgångar, förväntade mig ett nej, men den här gången var det annorlunda. Hon var jättetrevlig och sa att deras läkare hade gått igenom allt, och att jag beviljades dispens. Jag kände hur en enorm lättnad spred sig, som om ett tungt ok lyftes från mina axlar. Jag satt där en stund och bara tog in det, och först då förstod jag hur mycket det här faktiskt betydde för mig.

Dispensen innebar att han fick tillbaka sin tunga behörighet, med villkor om regelbundna läkarintyg

under flera år. Vägen tillbaka var inte helt fri, men möjligheten att arbeta igen fanns där. I dag är han tillbaka i arbetet. Lastbilen rullar åter genom landskapet där allt en gång började, och vardagen har hittat tillbaka till sina gamla mönster. Men åren utan körkort har satt sina spår.

– Det var en väldigt mörk period i mitt liv. Det svåraste var att acceptera att ingenting egentligen hade förändrats i min hälsa. Jag hade inte orsakat någon olycka, och det fanns inget som tydde på att jag var en risk.

Samtidigt menar han att erfarenheten också gett ett nytt perspektiv.

– I dag är jag bara glad att jag inte gav upp. Hade jag accepterat det från början hade jag aldrig fått tillbaka körkortet. För mig handlade det om så mycket mer, det handlade om mitt arbete och hela mitt liv. ●



Ett nytt kapitel, men samma driv. Patrick har lärt sig att omvägar också kan leda framåt.

De humanitära behoven vid fronten i Ukraina är akuta. Men att köra hit är livsfarligt och nödhjälp har svårt att nå fram. Vi har träffat tre svenska chaufförer som tagit saken i egna händer.

Text och foto MARIA STEÉN

Willilam och Fredrik Vårhall har lastat färdigt inför den femte resan.

De kör dit hjälpen inte när >

I

Tanumshede driver Johnny "Kätting" Eriksson Kville transport AB och Snökätting AB. I lådor på hans gårdsplan kan åkerier som kör i Norge byta trasig snökätting mot ny. Men sina bolag har Johnny knappast haft tid för de senaste åren. Den 28 mars 2022, drygt fyra veckor efter krigsutbrottet, körde han sin första hjälpsändning till Ukraina. Då hade han precis överlevt cancer.

– Jag tänkte "Cancern tog mig inte så varför ska Putin göra det?" säger Johnny. Sedan dess har det blivit 42 lass som körts till fronten. Nyligen startade han organisationen Johnnys Ukrainahjälp där han själv jobbar ideellt.

UNDER EN LASTBIL utanför Vårgårda i Västergötland sticker ett par ben fram. Det är Fredrik Vårhall som byter lufttankar. Han har kört humanitär hjälp över hela östblocket sedan 1992. Upplevt kaoset efter Sovjetunionens sönderfall och skenavrättats bakom sin lastbil i Bosnien under kriget. Med tre barn hemma satte han punkt 2008.

– Sedan blev det krig i Ukraina, då kunde jag inte sitta och inget göra, säger han.

I dag driver han Ukrainahjälp & transport ideellt tillsammans 22-åriga sonen William. De fyller trailer efter trailer som sedan körs till byar och städer vid fronten. Beslutet att köra just hit föddes ur frustration.

"I vinter har vi kört vedkaminer, elverk och underställ."

Fredrik Vårhall och sonen William började köra nödhjälp till Ukraina 2022.

Ända sedan Fredrik började köra till Ukraina 2022 hade han upplevt hur nödhjälp kördes till västra Ukraina men sällan nådde fronten – trots att behoven där var akuta.

Nödhjälp till Poltava? Omöjligt. Vedkaminer till Kazanka? Absolut inte.

– Råkar chauffören ut för något är det styrelsens ansvar, då avstår man hellre. Men för mig blev det konstigt att inte hjälpa dem som behövde det mest, säger han.

På lagret i Vårgårda står sjukvårdsmaterial, däck till ambulanser och mycket annat. Inför sina resor jobbar Johnny och Fredrik likadant. Resan kostar drygt 65 000 kronor. Pengar swishas, mest från privatpersoner, efter inlägg i sociala medier. Kontakter i Ukraina säger vad som behövs. Sedan går telefonerna varma till bekanta, företag och kommuner. Ibland kommer erbjudanden om saker som ska skänkas.

– I vinter har vi kört vedkaminer, elverk och underställ. De säger "vad ni än kör hit så har vi nytta av det", säger Fredrik.

Ofta delar de på kostnader och stora partier gods.

– Grejerna ska ner. Vems organisation det kostar tiotusen extra spelar ingen roll. Vi hjälps åt hela tiden, säger Fredrik.

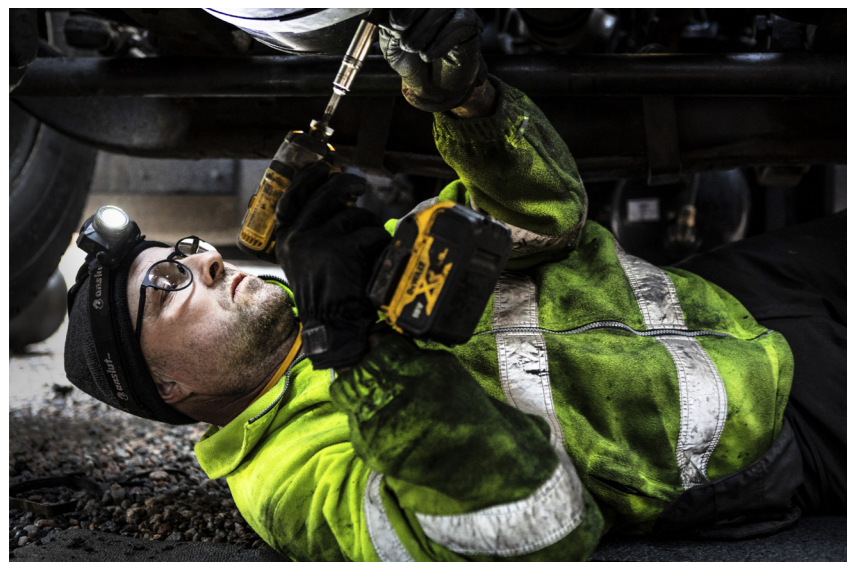
NÄR TRANSPORTARBETAREN ÄR på besök har Fredrik och William lastat inför femte resan. Hur tänker de kring risker?

– Ja, detta är ju en liten gambling. För krigsrelaterade händelser har vi inga försäkringar varken för oss eller bilen. Men vi ber till Gud att han skyddar oss. Jag vill vara ett bönesvar för dem som ber därborta. Hade kriget kommit hit önskar jag att någon gjort detsamma för mig, säger Fredrik.

– Risken att något händer är fifty-fifty. Så länge det inte gör det behöver man inte oroa sig, fyller William i.

Sist han var i Zaporizjzja flockades Shahed-drönare på himlen.

– Vi hade två över oss. I bakgrunden sköt de för att



Under förra resan blev sonen William stående med trasiga lufttankar men fick hjälp av en lokal mekaniker. "Det är långt mellan verkstäderna vid fronten. Att bli stående är en säkerhetsrisk", säger Fredrik Vårhall och sätter dit nya.



Att köra utan gps och där vägs skyltar målats över är en utmaning. "Är man väldigt osäker får man stanna och vinka till första lastbil och fråga dem eller hänga på. Det går inte bara att sitta i bilen och titta", säger Johnny Eriksson.

få ner dem, säger han och härmar ljudet "doff, doff".

Men nej, rädd är han inte. Möjligen upplevde han "ett litet obehag" när ryska infiltratörer sprängde en bilbomb utanför polishuset i Mykolajiv samtidigt som han stod och lossade en bit därifrån.

– Skulle de sett mig på vägen finns det inget som säger att de inte hade skjutit mig.

För humanitära transporter i krig finns få regler, säger William.

Och trots att attacker mot humanitära transporter enligt Genèvekonventionen är ett krigsbrott så tycker Ryssland att de är legitima måltavlor. Enligt European policy institute in Kyiv (Epik) ser ryssarna hjälpsändningar som stöd åt Ukrainas försvar, och därmed blir de måltavlor. Precis som sjukhus och annan civil infrastruktur.

ATT NAVIGERA I östra Ukraina är en utmaning även för rutinerade chaufförer. Övermalade skyltar. Kartor som knappt stämmer, gps:en som försvinner när flyglarmet går.

– Ofta måste man köra av huvudvägen för att komma runt samhällen, det är nästan omöjligt att hitta då, säger Fredrik.



Att köra lastbil i en krigszon innebär risker. "Innan en resa tänker man 'ska jag verkligen åka den här gången?' Men man bara sätter sig i lastbilen, sedan är man i Polen och då är det för sent att backa ur", säger William Vårhall.

På hemväg efter första resan 2022 såg han flyende stå runt eldar vid gränsen mellan Ukraina och Polen. "Det var mitt i vintern och hemskt att se. Då insåg jag att jag inte kunde sluta", säger Johnny Eriksson.



"Cancern tog mig inte så varför ska Putin göra det?"

Johnny "Kätting" Eriksson har kört 42 lass till fronten sedan 2022..

Vissa platser är farligare än andra. Staden Cherson utsätts för frekvent rysk beskjutning. Här fick 20 pallar sjukvårdsmaterial köras i skåpbilar sista biten.

– Det är totalt livsfarligt, de kör 140 knutar genom stan. Men på sjukhuset var de så glada. De hade inte fått hjälp på länge, det är för farligt att åka dit, säger Fredrik.

Så här inför avfärd far Johnny runt och fixar allt samtidigt. Fakturor borde skrivas men han måste hitta en ny översättningsapp. Tullpappren ligger på köksbänken och den gula Scania med "Johnnys Ukrainahjälp" på sidan står lastad med allt från skolbänkar till byggmaterial. Virket ska till värnen på slagfältet och möblerna till byn Sofiivka. Här finns barnhem och ett nybyggt fritidscenter för barn dit Johnny kört både byggmaterial och godis.

– Tack vare mina resor kunde centret öppna i våras, säger han.

Han skrollar bland filmer och bilder.

– Blicken hos barnen när man kommer. "Onkel John" skriker de i kör. Bara att de får var sin godis-skål hjälper dem att glömma kriget en stund. Det blir en glädje även för mig, säger han.

MEN VÄGARNÄ i östra Ukraina gör ingen åkare glad. Ibland är det fem till tio kilometer i timmen som gäller. Sist körde Johnny ner i ett potthål så djupt att hytten delade sig.

– Det kostar att ligga på topp, skojar han och pekar på hålen i Scanians front. Det kan lätt gå 100 000 kronor. Bara att få granatsplitter i ett däck kostar 8 000 kronor, säger han.

Samtidigt som biståndet strömmar in i landet brottas Ukraina med en omfattande korrupktion. Johnny minns en mottagare som dukade upp inlagd makrill, Kalles kaviar och knäckebröd åt sina anställda.

– Jag bara satt där och tänkte "Vad fan gör ni? Detta ska till fronten, det är inte ni som ska sitta här och äta", säger han.

I dag jobbar han bara med mottagare godkända av de ukrainska myndigheterna.

– Upptäcker jag att något inte sköts bra kör jag inte dit, säger han.

Johnny bär ut sina grejer till hytten. Där hänger redan hjälm och skottsäker väst. Men oddsen för att bli beskjuten tror han är lika stora som att vinna på lotto.

– Möjligen ökar risken när man har kryss på bilen, då har de något att sikta på, säger han.

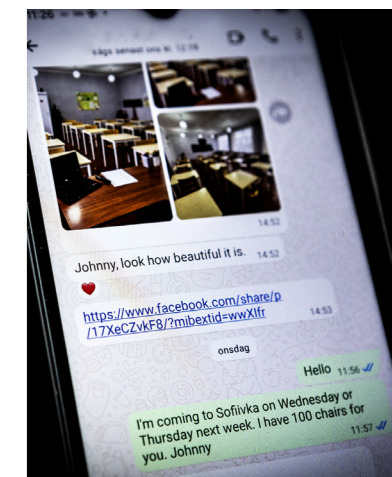
Tidigare hade han en mobilapp som varnade för flyganfall.

– Men den pep ju hela tiden, det gjorde mig nervös så den tog jag bort, säger han.

EN VECKA SENARE toppar Fredrik tankningen vid granngårdens dieselpump. Ibland funderar han på hur länge han ska orka. Körningarna är krävande både fysiskt och mentalt.

– Men ju fler man lär känna i Ukraina, desto svårare är det att sluta. Och resultatet av det vi gör är inte obetydligt. Av ett enda lass får ganska många hjälp, säger Fredrik.

Snart rullar han mot färjan i Trelleborg. På vägen ska han ringa Johnny som är på hemväg genom Polen. ●



Johnny Eriksson har kört flera lass med byggmaterial till ett nybyggt fritidscenter för barn i Sofiivka. "Tack vare mina resor kunde centret öppna i våras", säger han.



Körningarna är krävande både fysiskt och mentalt. "Men ju fler man lär känna i Ukraina, desto svårare är det att sluta", säger Fredrik Vårhall. Han och sonen gör sig redo för en ny resa.

Frihet och förfall – om taxi i tiden

Vid midnatt den 1 juli 1990 förändrades allt i grunden. I boken *De osynliga* berättar en taxichaufför och frilansjournalist från Stockholm om branschens förvandling efter avregleringen.

Text Lilly Hallberg

”ETT REPORTAGE” står det på omslaget som ett slags undertitel. Men det är också en litterär gestaltning som träffar som en käftsmäll.

– Det handlar om ett modernt slaveri i välfärdslandet Sverige, säger författaren Klas Vinter.

Namnet är en pseudonym. Nödvändigt, enligt honom som i mer än 40 år ändå kört för ”de goda” i huvudstaden, Taxi Stockholm, de som har kollektivavtal och gott rykte. I alla fall jämfört med appbolagen vars orimliga villkor ”Klas” pekar på.

– Man måste kunna leva på sitt jobb, det är oanständigt att vi har det som det är nu.

DET ÄR VÅR, författaren sitter på ett kafé i centrala Stockholm och berättar. Han arbetar för en åkare under det stora bolagets paraply, ”världens skönaste kille”. Ändå, villkoren jämfört med hur arbetsmarknaden fungerade på 1980-talet – när han började köra – är total. Då innebar taxilegget en öppning och möjlighet att dra in stora pengar, inte minst för studenter. På stadens taxifik, som legendariska Röda rummet, möttes de som hade en framtid som jurister, journalister och statsvetare. Ingen krävde stora ekonomiska investeringar innan det ens var möjligt att börja jobba som taxichaufför.

– I dag är det ett instegsyrke. Inget fel i det, de gör

sitt bästa. Men man fastnar i bilen och det är tufft för den som är över 50 och har helsvensk bakgrund. Då kan man ju tänka på hur det är att vara 60, 70 och inte ha svenska som modersmål...

I BOKEN BESKRIVER författaren hur taxibranschen, som den ser ut i dag, förvandlats till en mental ödemark; en plats där tiden står still och inget nytt skymtar vid horisonten. Det blir också en berättelse om hans hemstads förvandling, från en tid som kan ses som folkhemmets höjdpunkt i början av 1980-talet. Stockholm framstår som så mycket kallare numera.

– Eller så är det jag som blivit gammal? säger Klas. Fast det är en föreställning som boken effektivt krossar.

I *De osynliga* träder taxichaufförerna fram, som individer. Litteraturvetaren som blev kvar i föraryrket och för vilken de allt längre arbetspassen blir allt svårare för kroppen. Den irakiska civilingenjören som efter sex år bakom ratten anförtror sig om oron som väcker honom: ”Jag sörjer den jag var, den jag kunnat vara.” Och de som inte längre är med bland de levande.

HÄR BESKRIVS MÄNNISKOR vars öde, om alls, för de flesta mest syns när arbetsmarknadens otrugga villkor uppmärksammas i medier. I värsta fall som endimensionella exempel, använda som case.

Här skildras samtal mellan rutinerade förare i väntan på remoten vid Arlanda flygplats, om konsekvenser när kunder klagat hos ”Bolaget” eller arbetsgivarens syn på munskydd tidigt under covidpandemin som problematiskt – för kunderna. Eller en bland chaufförerna ökad tv-profil nedlåtande attityd i la tilltal till tjänstefolk under förrförra seklet.

Men samtidigt är det också mycket intressant och kul som kommer fram när det gäller yrket i sig. Det handlar om sådant som yrkesstolthet – eller kassar med kontanter efter hårt jobb.

– Man lär ju känna mycket folk och de flesta kunder, 99 procent, är väldigt trevliga. Både kända och okända, säger Klas.



FOTO: TRONS/TT

Vinn boken!

Transportarbetaren lottar ut fem exemplar av *De osynliga*. Mejla namn och adress senast den 1 juni till info@transportarbetaren.se. Skriv ”Bok 04-26” i ämnesraden.

Vi vann Hej då Tidö: Karl-Åke Pettersson, Karlskoga, Lena Homstrand, Vallentuna och Adrian Höglund, Hestra. Grattis!

I BOKEN KOMMER också facket, Transports, företrädare till tals. Göran Johansson, då central ombudsman med ansvar för taxiavtalet vid avregleringen, har i flera intervjuer kallat tiden kring 1990 för ”en korsväg” och citeras: ”Vi var oroliga att hela branschen skulle spåra ut.”

Det gjorde den, konstaterar Klas Vinter i sin bok. Men lika lite som förbundets nuvarande ombudsman tycks han önska sig tiden före avregleringen tillbaka, ”Taxi var god dröj-tiden”.

– Det var självklart vansinne att bara 1 200 bilar förväntades klara all trafik i Stockholm, säger han.

Men att plötsligt låta tusentals bilar svämma över huvudstadens gator blev ingen lösning, tvärtom slogs branschen sönder, enligt författaren vars bok också pekar framåt mot möjliga alternativ. ●

Fakta om taxiavtalet

→ Transport ”äger” kollektivavtalet som reglerar taxi-branschen.

→ Tecknas mellan Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

→ Nuvarande avtal löper från och med den 1 september 2025 till och med den 31 augusti 2027.

→ Avtalet har två lönesystem: månadslön respektive procentlön på inkört belopp. I det senare finns en garantilön i botten, som sedan 2024 är densamma för förare i hela landet.



Författaren och frilansjournalisten Klas Vinter (namnet är en pseudonym) har kört taxi i Stockholm i över 40 år. I *De osynliga* beskriver han taxibranschen ur förarnas perspektiv.



Elias undrar om han måste bära upp tidningen då det ibland står en sur gubbe och skäller i trapphuset. Och Linnea vill veta hur det fungerar med röda dagar då hon är timanställd. Transports experter svarar.

Illustration MARTIN HEAP



Ska timanställda ha betalt på röda dagar?

Betalt för röda dagar?

? Har jag rätt till betalda röda dagar om jag är timanställd? Jag är medlem och vi går på transportavtalet.

Linnea

... Du kan egentligen inte få ett rakt svar här, är du behovsanställd så har du med största sannolikhet inte rätt till det. Har du däremot en visstidsanställning och är schemalagd på den röda dagen ska du ha betalt.

Det hänger på vad ditt anställningsbevis säger. Jag rekommenderar att du kontaktar den lokalavdelning du tillhör för att reda ut huruvida du är berättigad till helglön eller inte. Skanna qr-koden för kontaktuppgifter.

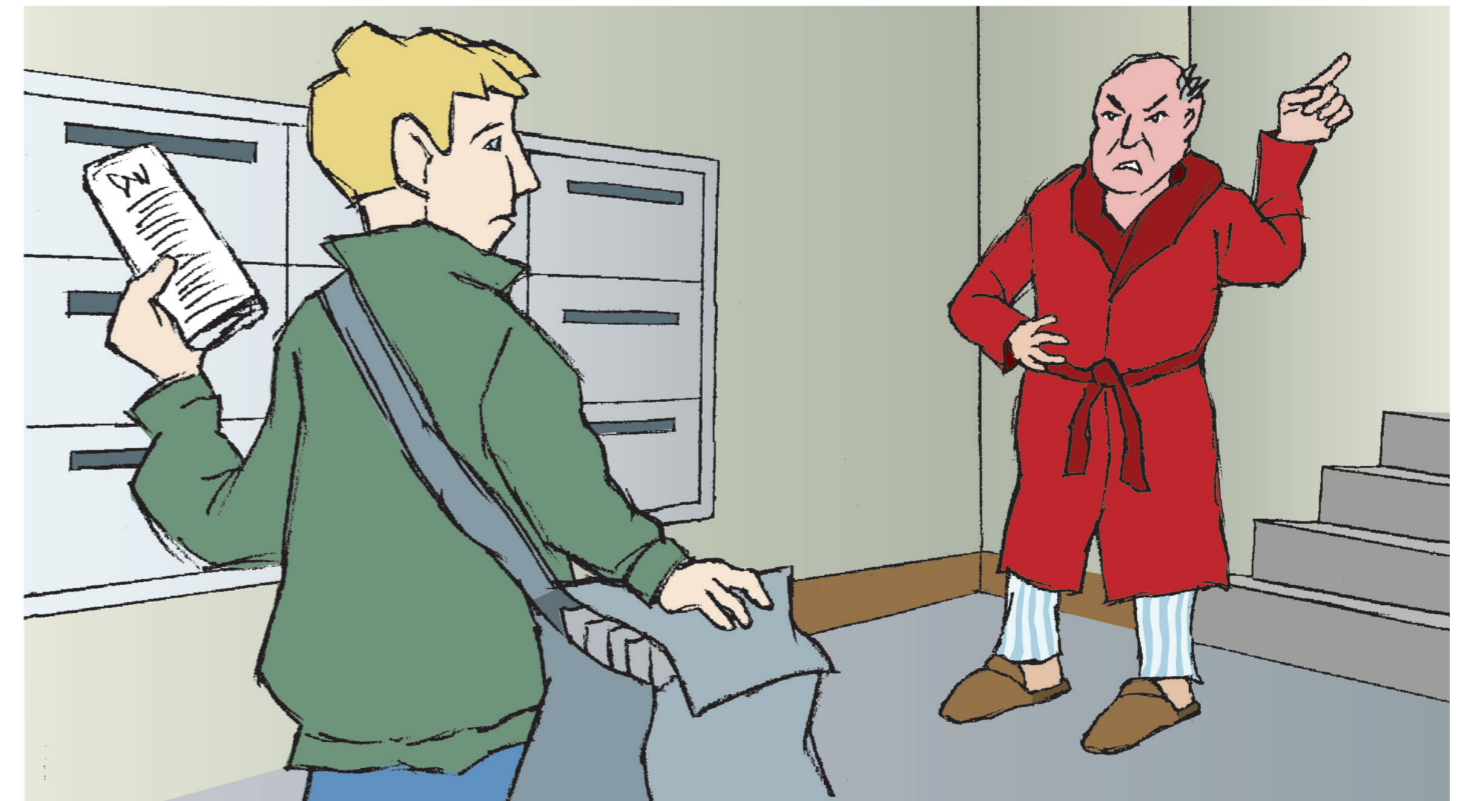


Joakim Guttman,
central ombudsman

Schemaproblem på bensinstationen

? Jag jobbar på en bensinstation och jag vill veta vad som gäller kring schemaläggning.

Jag har haft cirka 25 schemalagda arbetspass som min chef i efterhand har tagit bort utan att informera mig i förväg.



"Arga gubben" i det nybyggda hyreshuset gör livet surt för tidningsbudet Elias.

Dessa pass var redan inlagda i schemat och jag hade planerat min tillgänglighet utifrån dem. Så detta har lett till en direkt ekonomisk förlust för mig.

→ Har arbetsgivaren rätt att ta bort redan schemalagda pass utan dialog?

→ Har jag rätt till någon form av ersättning?

→ Hur bör jag gå vidare?

William

... Generellt gäller att ett fastställt schema ska ligga och inte ändras utan dialog.

Möjligheten för arbetsgivaren att göra förändringar påverkas dock av anställningsform, eventuellt kollektivavtal samt lokala rutiner på arbetsplatsen.

Om du är medlem rekommenderar jag att du kontaktar din avdelning för vidare rådgivning. Skanna qr-koden för kontaktuppgifter.



Anna Erixon,
central ombudsman

Måste jag bära upp tidningen?

? Jag har delat ut morgontidningar i snart tio år i flera "rika" kommuner utanför Stockholm.

I villaområdena är det ju inga problem men mer centralt, i hyreshusen, har vi på senare år fått veta av vår chef att vi inte behöver gå upp och lägga tidningen i facket utanför varje dörr utan att vi ska lägga den i boxen i entrén (det är nybyggda hus som inte har vanliga brevlådehål). Det spar tid.

Jag har flera gånger blivit utskälld för mitt slarv, särskilt är det en gubbe högst upp i ett hus som måste stå och lurpassa när tidningen delas ut.

Han är säkert ofarlig men det känns obehagligt och jag vill inte diskutera saken med honom. Jag vill inte ha bråk.

En annan man, som varit chef på tidningen under halva sitt liv, ringde till ledningen och

framförde att han ville ha "sin" tidning direkt utanför sin dörr. Så just han får den så...

Egentligen tycker jag att det bästa vore om tidningen gick ut och talade om för prenumeranterna hur det är och vad som gäller. Men jag kanske är överkänslig och bara borde sluta bry mig och göra mitt jobb?

Elias

... Förändringar kan beröra på olika sätt. Jag tycker inte att du ska ta diskussionen med abonnenterna utan hänvisa dem till respektive tidnings kundtjänst.

Precis som du skriver är det tidningarnas ansvar att informera.

Vid fler funderingar och frågor, ta kontakt med din lokalavdelning för stöd och rådgivning. Skanna qr-koden för kontaktuppgifter.



Andreas Kindsjö,
central ombudsman



Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra? Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-480 30 00. Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.

”För mig är konst fritt tänkande”

Livet kretsade kring hästar, orkidéodling och fiskmedicin, men till slut landade väktaren Anne Nickels där hon hör hemma – i konsten.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

ANNE NICKELS SLÅR upp dörren till sin ateljé och verkstad på Hunneberga gård. Mössan är djupt neddragen över pannan och hon är lite stressad inför kommande konstrunda med besökare i öppna ateljéer. En tradition. Innan dess ska Anne röja upp, rama in akvarellerna som står lutade mot väggen och finna rätt platser för sin konst.

Det var hästintresset som förde henne från uppväxtens Lund till gården. Anne red och tävlade, men nu är stallet tomt och katten Millie från ett härbärke ensamt djur på täppan. Två växthus utanför ateljén skvallrar om hennes vurm för orkidéer, men nu är också den perioden över och glaskonst och akvarell (övertäckande) har tagit vid.

– Jag snöar in på något till hundra procent och håller på med det tills jag är färdig. Sedan blir det något annat.

EN RAD GLASSKULPTURER i olika nyanser av blått står uppställda utmed fönstret. De är från fiskperioden, liksom gäddan som ler med röd mun. Ett stort ansikte i glas med



ANNE NICKELS

Jobb: Konstnär och väktare.

Börjar: Jobba natt igen efter 10 år dag och 30 år natt.

Bor: Hunneberga, Harlösa i Eslövs kommun.

Ålder: 61 år.

Familj: Mannen Håkan och hittekatten Millie.

Utställningar: Runt om i Sverige och Europa.

Glas: Utmaning.

Viktigast: Att utvecklas.

ögon som tycks följa en är ett självporträtt. Det vrenskades rejält innan Anne fick till det.

Fast nu har hon övergått mer till abstrakt konst. Hon gillar själva arbetsprocessen, tycker om att mejsla fram en teknik som funkar.

– Det är spännande att se vad som händer när man skapar utan något förutbestämt resultat. På det sättet utvecklas jag. Blir mer kreativ.

ANNE VILLE BLI vetenskapsman, arkeolog, veterinär och konstnär. Den vetenskapliga ådran får hon utlopp för i tekniken. Glasfusing kallas konsten att skära bitar ur glaskivor, genomskinliga eller opala (färgade ogenomskinliga) och foga samman dem till ett verk. Till skillnad från glasblåsning vid hög temperatur arbetar Anne med glaset när det är kallt.

Hon upptäckte glaskonsten på nätet och gick en kurs. Nu håller Anne egna kurser.

– Jag var inte bland de bästa i teckning i skolan, men med glasfusing behöver man inte teckna och måla. Hur man än gör så blir det fint när det smälter vid 800 grader i brännugnen. Jag gör först min del och sedan gör glaset sin. Glaset är medspelaren och jag spelar fram bollen som går i mål.

INTRESSET FÖR ARKEOLOGI har inte svalnat. Anne har varit och kollat på utgrävningarna av en gammal bosättning i Uppåkra, Staffanstorp. Därifrån hämtar hon termer för att namnge sina akvareller.

Men hur var det med fiskmedicinen då? Den kommer från tiden då Anne Nickels nördade in sig på koifiskar, japanska mönstrade karpas. Det var svårt att få veterinärvård så hon läste på, tog fram medicin och hjälpte andra när deras fiskar inte mätte bra.

– För mig är konst fritt tänkande, kreativitet som man själv inte styr över. Man släpper hjärnan fri, säger hon. ●



”Det är spännande att se vad som händer när man skapar utan något förutbestämt resultat. På det sättet utvecklas jag. Blir mer kreativ”, säger Anne Nickels.



Kort om Transport

Transportarbetarna är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 54 600 medlemmar och är ett av 13 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är måndag–fredag 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuveri-avdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa har sina lokaler på samma adress som förbundskontoret i Stockholm.

A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01, måndag–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

Mer information om förbundet och a-kassan hittar du på transport.se och transportsakassa.se.

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 1 juni till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med.

Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpgbgavd2seniorer@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Pensionärssektionen träffas första tisdagen i varje månad kl 11.00 på avdelningens kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans.

- Vårens sista träff är den 2 juni.
- Höstens första träff är den 1 september.

Välkomna!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Lånekärra Vi på avdelningen vill påminna våra medlemmar om att de som medlemsförmån kan låna vår fina Transportkärra. Kom in på avdelningen för att boka upp kärnan när det behövs, vid händelse av flytt eller event.

Det går också bra att ringa 010-480 30 09 eller mejla transport.9@transport.se för att boka den.

Vill du engagera dig fackligt eller ha ett fackligt uppdrag på din arbetsplats? Eller har du frågor om kollektivavtal

eller arbetsmiljö? Kontakta oss på avdelningen för hjälp, antingen ring oss på tel 010-480 30 09 eller skicka ett mejl till transport.9@transport.se.

Facklig utbildning

Vi har ett sista inplanerat Startpunktstillfälle innan sommaren:

- Onsdag den 3 juni.

Kursen kommer att hållas kvällstid med start kl 18.00. Du får svar på frågor om:

- Vad medlemskapet i fackföreningen ger.
- Den svenska modellen och kollektivavtalets betydelse för arbetsmarknaden.
- Dina rättigheter och skyldigheter som enskild medlem.
- De fackliga principerna och hur vi upprätthåller våra fackliga idéer.

Du kommer också få en chans att lära känna några av dina lokala fackliga företrädare.

Vi har även Avtalspunkten för bevakningsavtalet:

- Onsdag den 19 augusti.

Skicka intresseanmälan för alla våra kurser till studier.9@transport.se.

Under året kommer vi att vara med på lite event där vi står med tält och informerar om facket:

- 22–23 maj: Skogsmaskinsmässan.
- 23 maj: Hästkraftens dag.
- 29–30 augusti: Nora-marken.

Är ni intresserade av att hjälpa till så är det bara att höra av sig till avdelningen, annars är ni hjärtligt välkomna att kika förbi och säga hej när vi är ute.

Pensionärssektionen vill hälsa er som snart blir pensionärer att ni ska tänka på att inte avsluta medlemskapet i Transport när ni går i pension.

AVDELNING 12 MALMÖ

Familjedag med fiske

Lördag den 23 maj bjuder vi in dig som är medlem och din familj till en härlig dag vid Sallerupsdamarna. Förutom spännande fiskemöjligheter kommer vi att grilla goda hamburgare, så du inte går hungrig.



Dessutom har vi den stora äran att få besök av förbundets internationellt ansvariga Jimmy Ovesson. Detta är ett ypperligt tillfälle för dig att träffa och utbyta några ord med honom.

Orolig över att inte ha något fiskespö? Ingen fara, vi kommer att ha extra spön på plats som du kan låna.



Vi ser fram emot att välkomna dig och din familj till denna fiskedag. Skanna qr-koden och anmäl dig senast den 21 maj. Vi ses!

Ordförande Patrik Persson

För mindre än 150 kronor i månaden har ni kvar fullvärde på hemförsäkring.

Och om två i familjen är medlemmar i ett LO-förbund får ni även allrisk på köpet. Det är många förmåner som försvinner om ni avslutar medlemskapet.

Varmt välkomna till vår pensionärsverksamhet i avdelning 9!

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektion 70/80 (Olja, bensin, gummi, tidningsbud samt reklambud) kallar till medlemsmöte den 18 maj kl 17.30 i ABF Hörbys lokaler, Ernst Ahlgrensgratan 6 i Hörby. Styrelsen träffas en halvtimme tidigare.

På våra möten tar vi upp viktiga frågor som våra medlemmar vill att vi ska arbeta med. Men just nu har vi störst fokus på uppsökande verksamhet och medlemsvärvning.

Om du känner att det är viktigt att vi besöker din arbetsplats och träffar dig och dina kollegor så har du

möjlighet att presentera ditt förslag på våra möten.

Vill du kontakta sektionens ordförande gör du det på mejl nafswe@hotmail.com eller tel 0738-16 75 16.

Jonatan Nordkvist, sektionens ordförande

Gå Avtalspunkten, kursen där du med handläggande ombudsmän får lära dig om ditt kollektivavtal.

- Vad gäller med permis-sion?
- När ska jag få min lön?
- Hur ska ett anställningsbevis se ut?
- Vad är den svenska modellen?
- Kurstillfällen före sommaren:
- 25 maj: Avtalspunkt transport.
- 27 maj: Avtalspunkt bensin.
- 9 juni: Avtalspunkt tidning.

Jobbar du denna dag så har du möjlighet att ta ledigt från jobbet enligt studieledighetslagen och då får du ett utbildningsarvode för åtta timmar av oss (1648 kronor).

Anmäl dig via mejl till jorgen.cederslatt@transport.se eller ring 010-480 32 65.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår studieorganisatör för att boka in en Startpunkt:

- Mikael Humlin: 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se.

Avdelningsordförande Jonna Grip när du på tel 010-480 33 43 eller via e-post jonna.grip@transport.se

Har du frågor om ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

- Christina Mattisson: 010-480 33 40 eller christina.mattisson@transport.se.
- Magnus Dawest: 010-480 32 46 eller magnus.dawest@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

- Johnny Wiklund: 010-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Är du ung (under 30) och har funderingar på det här med facket? Kontakta då vår ungdomsansvariga:

- Camilla Gehlin: ung.18@transport.se.

Håll koll på vad som händer i avdelningen.

- Hemsida: ► Kalender:



Följ oss på sociala medier. *Transportpodden Mellersta Norrland* finns på vår hemsida, Podbean, Podcast och Spotify. Vår Facebooksida når du via qr-koden.

Tänker du besöka avdelningskontoret? Ring 010-480 30 18 och kolla att det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater!

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är så har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår ordförande pierre.hofverberg@transport.se för mer information.

Saknar din arbetsplats

ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 19 eller mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Tack till alla som var med och hjälpte till på uppsökeriveckan. Vi träffade många medlemmar och hade flera bra och intressanta samtal.

Tack även till er som var med under första maj.

Studier På vår hemsida (skanna qr-koden för att komma dit) finns länkar till intresseanmälan för att gå Startpunkten, som vi erbjuder på både svenska och engelska.



Det är den första utbildningen inom Transport och vi hoppas att just du vill gå den.

Linda tackar nu för sig som tillfällig ordförande och vi hälsar vår ordinarie ordförande Anna välkommen tillbaka.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater!

Solen tittar fram allt oftare och vi går mot ljusare tider – sommaren är på väg. Vi ser fram emot fler plusgrader!

Uppsökerivecka 17 har varit givande och vi är så glada över att träffa så många medlemmar!

Nästa uppsökerivecka är vecka 37.

Kontakta avdelningen om du vill att vi ska besöka din arbetsplats.

Nu är det också dags att börja prata om avtalsrörelsen. Vi behöver få in era förslag på förändringar i kollektivavtalen, så att de kan lyftas vidare inför kommande avtalsråd. Skicka in dina idéer till oss på avdelningen.

Vi vill också bli fler som engagerar sig och påverkar på jobbet. Kanske är det din tur att ta nästa steg? Just nu söker vi dig som vill ta ett fackligt uppdrag som:

- Transportombud
- Skyddsombud

...eller något annat uppdrag som passar dig.

Ditt engagemang gör skillnad – för kollegorna, arbetsplatsen och hela förbundet. Och kom ihåg: Du står aldrig ensam i ditt uppdrag.

Har du fått sms eller mejl från Transport nyligen, eller saknar du utskick? Logga gärna in på *Mina sidor* på transport.se och se till att dina kontakt- och anställningsuppgifter är uppdaterade.

Studier Som medlem i Transport har du dessutom tillgång till ett brett utbud av utbildningar.

Vi erbjuder kurser på alla nivåer, både för dig som vill lära dig mer om facket och för dig som redan har ett uppdrag. Vissa utbildningar hålls lokalt på avdelningen, andra som internet.

Vänliga hälsningar, avdelningsstyrelsen

AVDELNING 28 I NORR

Transportklubben Min Taxi kallar till årsmöte den 23 maj kl 10.00.

Plats: Formvägen 12B i Umeå, Sjögatan 1D i Övik eller genom Teamslänk



FOTO: HÄLLA GOKART

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Nu är årets händelse bokad!

Vi kör *Transport gokart Le Mans* den 13 juni på Hälla ring. Samla ihop ett lag på din arbetsplats eller anmäl dig själv för en trevlig eftermiddag med skritt och god mat tillsammans med likasinnade.

Samling kl 14.15 på Hälla ring.

Anmälan görs till avdelningens ordförande senast den 17 maj.

(skanna qr-koden).



Under årsmötet kommer en ny klubbstyrelse att utses och till dess ska nomineringar göras.

Skicka nomineringar till transportklubbenmintaxi@gmail.com.

Fika finns!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Hej kamrater!

Vi vill börja med att tacka alla vi träffade under uppsökerivecka 17 för roliga och intressanta diskussioner, där problem och lösningar till dessa i några fall togs direkt ut på era arbetsplatser. Vi alla tillsammans är Transport och tillsammans är vi starka!

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Vi söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna. Kanske vill ni att vi kommer och besöker er arbetsplats. Kontakta oss så kan vi planera in ett besök tillsammans. Ring på 010-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.

Startpunkten Är du nyfiken på att lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär? Startpunkten är Transports introduktionskurs. Där går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är, hur det funkar med kollektivavtal, Transports organisation och arbetsmiljö.

Avtalspunkten är en övergripande och snabb kurs på cirka fyra timmar där man får grundläggande kunskap om respektive avtal och vilka rättigheter och skyldigheter det innebär.

Kontakta avdelningens studieorganisatör Lars Eriksson

för mer information och för att boka in dig på någon av våra utbildningar, 010-4803472 eller lars.eriksson@transport.se.

Vi vill påminna alla att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina uppgifter samt att uppdatera vid behov då detta är vår snabbaste kontaktväg till er medlemmar.

Lyssna gärna på vår podd! Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på Podbean och Spotify.

AVDELNING 41 UPPSALA

Hej kamrater!

Vi vill påminna alla medlemmar om att uppdatera sina kontaktuppgifter i *Mina sidor* på transport.se, samt att gå in och kika i kalenderfliken på vår hemsida (skanna qr-koden).



Studier Är du intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten samt Avtalspunkten där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet?

Kommande Start-/Avtalspunkter:

► Måndag den 25 maj kl 9.00–16.00, bensin- och garageavtalet, på avdelningens lokal i Uppsala.

► Måndag den 1 juni kl 9.00–16.00, miljöavtalet, på avdelningens lokal i Uppsala.

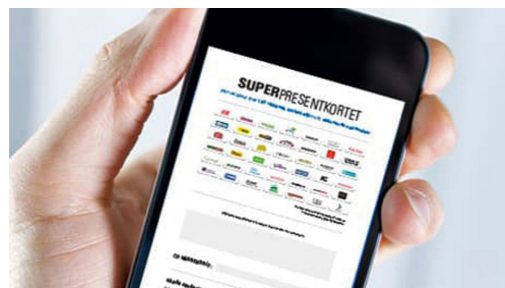
Fler utbildningstillfällen kommer under hösten.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, mejla studier.41@transport.se.

Vårliga hälsningar från avdelningsstyrelsen

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelsen Under våren kommer vi samla in vilka frågor som är viktiga att driva i kommande avtalsrörelse. Både förbundet och vi på avdelningen kommunicerar via mejl och sms. Nu ser vi



Värva en arbetskamrat – få 200 kronor i presentkort!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Super-presentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar!

Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

att det finns medlemmar som saknar antingen mejladress eller mobilnummer på sina kontaktsidor. Gå in på *Mina sidor* på transport.se och uppdatera dina uppgifter om du vill ha information från oss. Det kan vara allmän information, men även om sådant som händer på din arbetsplats.

Facket gör mycket! Vi behöver bara bli bättre på att sprida det. Information om aktuella aktiviteter och möten kommer att finnas på vår hemsida och på vår Facebooksida. Där kommer vi även att informera om det fackliga arbete som görs.

Kongress 2027 Avdelningen bjuder in till en digital informationsträff om Transports kommande kongress den 18 maj kl 17.30. Här får du veta vad kongressen beslutar och hur du som medlem har möjlighet att vara med och påverka. Vi diskuterar även ämnen till motioner.

Anmäl dig till transport.51@transport.se om du vill delta.

Studier Använd qr-koderna längre ner så får du information om utbildningarna och



kan anmäla ditt intresse att delta.

► Startpunkten – En facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du som medlem har. Nästa kursstillfälle är den 24 maj i Kalmar.

Anmäl dig via qr-koden eller till avdelningen.

► Avtalspunkten: En utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet.

Tillsammans med ombudsman går vi igenom avtalet. Planering sker löpande. Skanna qr-koden eller kontakta avdelningen om du vill veta mer.

Funderar du på hur man kan engagera sig och ha ett fackligt uppdrag på sin arbetsplats? Vill du att vi kommer på besök? Har du har frågor som berör din arbetsplats, medlemskapet eller några andra funderingar? Kontakta oss på avdelningen.

Det är viktigt att du har

korrekta anställningsuppgifter och kontaktuppgifter registrerade på din medlemsida om det händer något på din arbetsplats och vi skulle behöva komma i kontakt med dig.

Vi behöver mobilnummer och mejladress till alla våra medlemmar för vi kommunicerar i första hand via mejl. Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att dina uppgifter stämmer. På hemsidan hittar du också uppdaterad information om ditt avtal.

Är du pensionär och intresserad av att träffa gamla transportare? Då är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson i Karlskrona på tel 070-302 56 61.

Våra kontaktuppgifter

► Växel: 010-480 30 51

► E-post: transport.51@transport.se

► Hemsida: ► Facebook:



AVDELNING 88 DALARNA

Ung i Transport Är du 30 år eller yngre? Häng med oss på Ung i Transport!

Lyssning? Har du någon stund över eller kanske under din rast? Kolla gärna in våra avdelningssidor för tips på film, poddar eller bokläsning. Vi har samlat lite tips på poddar om arbetsmiljö, fackliga studier eller dokumentärer (skanna qr-koden).



AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSAND

Gå Startpunkten! En grundutbildning i vad facket är, gör och fungerar. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för datum och tider.



Fråga Transport

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se (skanna qr-koden för att komma dit) och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum.

Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Studier Vår introduktionsutbildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlemmar går den.

Alla datum finns på vår hemsida (skanna qr-koden för att komma dit).



HYR VÅR LÄGENHET

Vill du komma undan en stund? Hyr vår lägenhet i Lindvallen!

Ring avdelningen, 010-480 30 88, eller mejla till transport.88@transport.se för att boka.

Lägenheten har sex bäddar och är fullt utrustad.

200 meter bort finns en transporttunnel som tar dig till liften vid Söderåstorget.

Mer information och bilder på vår lägenhet i Lindvallen hittar du på hemsidan (skanna qr-koden).



Och kollar du på våra sociala medier kan du se en film från lägenheten och området runt omkring.

Är du intresserad av fackliga utbildningar, kontakta vår studieorganisations på studier.88@transport.se!

Kontakta oss via e- på transport.88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.

Sociala medier

► Facebook: TransportAVD-88Dalarna

► Instagram: TransportAvd-88Dalarna

► Tiktok: Transportavd88



Tommy Wreeth

Ditt engagemang är värdefullt

Våren och sommaren närmar sig snabbt nu. Enligt min uppfattning är det den bästa tiden på året. Ljuset kommer tillbaka och du kan antligen lätta lite på vinterklädslen. Angående det fackliga har första maj passerat och fokus börjar alltmer hamna på valet i september. Därefter väntar avtalsråd för oss Transportare.

Innan dess hoppas jag att du får några veckor som innebär en skön och avkopplande semester tillsammans med nära och kära.

VÅRA NUVARANDE KOLLEKTIVAVTAL löper fram till april respektive oktober 2027. Förberedelserna inför kommande förhandlingar om nya avtal drar i gång redan nu till hösten genom avtalsråden.

På avtalsråden samlas yrkesaktiva inom våra olika branscher och avtal för att diskutera vilka krav och prioriteringar som ska gälla i avtalsförhandlingarna med arbetsgivarna.

Jag uppmanar dig som fackligt aktiv och förtroendevald att ta kontakt med din lokalavdelning angående detta.

Vi vill veta vad du i produktionen tycker. Vilka frågor är viktiga för dig och kollegorna? Vad behöver prioriteras och vilka problem behöver lösas inom just din yrkesgrupp?



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

”Vi vill veta vad du i produktionen tycker. Vilka frågor är viktiga för dig och kollegorna?”

JUST NU GENOMFÖR vi en intervjuenkät om hur Transport ska hantera frågan om arbetstidsförkortning. Enkäten ska tas upp på alla fackliga samlingar under kommande månader.

Om ni har fackliga möten inplanerade framöver, kontakta er lokalavdelning för mer information. Och glöm aldrig att ditt engagemang är viktigt och värdefullt. ●

FACKLIGA UPPDRAG I TRANSPORT

Med ett fackligt uppdrag kan du påverka arbetsvillkor, stötta kollegor och bidra till demokrati på arbetsplatsen – samtidigt som du utvecklas i ledarskap och kommunikation.



Scanna & läs mer om fackliga uppdrag i Transport

